Nr 2 WARSZAWA, DNIA 20 LUTEGO 1926 r. ROK V



ILUSTROWANE CZASOPISMO SPORTOWO-TECHNICZNE
ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

REVUE SPORTIVE ET TECHNIQUE DE L'AUTOMOBILE
ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILE-CLUB DE POLOGNE ET DES CLUBS AFILIÉS

WYCHODZI RAZ W MIESIĄCU

REDAKCJA: UL. OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 287-05 (AUTOMOBILKLUB)
REDAKTOR PRZYJMUJE CODZIENNIE OD 2 DO 3

ADMINISTRACJA: OSSOLIŃSKICH 6 — TELEF. 287-05 (OTWARTA CODZIENNIE OD 10 DO 3)
KONTO CZEKOWE P. K. O. 4764



REDAKTOR: INŻ. R. MORSZTYN
WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI
KIEROWNIK DZIAŁU TECHNICZNEGO: STAN. SZYDELSKI

PRENUMERATA:

Rocznie	24 zł.
Kwartalnie	6 zł.
Zagranicą	32 zł.

CENA OGŁOSZEŃ:

	1/1	1/2	1/4	1/8	1/16
2 i 3-cia okładka za tekstem	240	140	85	50	30
4 okł., przed tekstem i w tekście	300	180	100	60	40
Wklejka	360	210	—	—	—

Fotografje i klisze na rachunek klijenta.

TREŚĆ NUMERU:

Protokół Automobilklubu Polski. — Ze Związku Międzynarodowego Automobilklubów uznanych. — Kalendarz sportowy polski na r. 1926. — Ze sekcji odczytowej. — Ś. p. ppłk. Włodzimierz Bochenek. — Shimmy, M. Krynicki. — Urzędowe. — Harce uliczne. — Samochodzik polskiej konstrukcji, kpt. St. Szydelski. — Parowy samochód ciężarowy, inż. E. Mierzejewski.—Nowy Codillac, Z. S.—Melpomena w aucie, Zdz. Kleszczyński. — Wrażenia podróży z Turynu do Warszawy, T. Lilpop. — Kronika. — Nowe mapy. — Z czasopism. — Ogłoszenia.



Automobilklub Polski

Sekretarjat czynny od godz. 10 do 4 pp.
Tel. 135-86.

PROTOKÓŁ

Ogólnego Zebrania Członków Automobilklubu Polski, odbytego w lokalu Klubu przy ul. Ossolińskich Nr. 6, w Warszawie w dniu 27 stycznia 1926 r. o godz. 19-tej.

W wykonaniu § 10 Statutu Automobilklubu Polski, zwołane zostało niniejsze doroczne Ogólne Zebranie Członków w pierwszym terminie o godzinie 18-tej i w drugim terminie o godzinie 19-tej przez wywieszenie w dniu 13 stycznia 1926 r. ogłoszenia w lokalu Klubu i rozesłanie w tymże dniu wszystkim Członkom zawiadomień z wyszczególnionym następującym porządkiem dziennym:

1. Wybór Przewodniczącego,
2. Sprawozdanie rachunkowe za 1925 rok
3. Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej
4. Zatwierdzenie rachunków
5. Zatwierdzenie budżetu na 1926 rok i ustalenie wysokości wpisowego i składki członkowskiej na rok 1926
6. Sprawa dalszego wydawnictwa czasopisma „AUTO"
7. Wybory 10-ciu członków Komitetu na miejsce ustępujących
8. Wybory 10-ciu członków Komisji Balotującej
9. Wybory 3-ch członków Komisji Rewizyjnej i 2-ch zastępców
10. Wybór na Członka Honorowego Dożywotniego p. Generała Włodzimierza Ostoja — Zagórskiego.

Ogólne Zebranie otworzył Vice - Prezes p. Generał Wł. Zagórski, na którego wniosek zaproszono p. Franciszka Karpińskiego na Przewodniczącego Ogólnego Zebrania.

Przewodniczący oznajmił, że Ogólne Zebranie wyznaczone w pierwszym terminie na godzinę 18-tą nie doszło do skutku z powodu braku wymaganego przez Statut Quorum, obecnie zaś w drugim terminie o godzinie 19-tej jest prawomocne, w myśl Statutu, bez względu na ilość obecnych.

Lista obecności wraz z upoważnieniami piśmiennemi wykazywała 99 nazwisk.

Przewodniczący udzielił głosu Skarbnikowi p. T. Marchlewskiemu, który zreferował bilans Klubu za 1925 r., wykazujący Zł. 1.973 gr. 32 deficytu i odczytał następnie protokół Komisji Rewizyjnej z dnia 19 stycznia 1926 roku, która po sprawdzeniu Ksiąg buchalteryjnych, bilansu netto na dzień 31 grudnia 1925 r., oraz rachunku strat i zysków, stanu kasy i papierów, znalazła je odpowiadającemi rzeczywistości, bilans zaś i rachunki zysków i strat zgodne z pozycjami księgi głównej i postawiła w zakończeniu wniosek, by Ogólne Zebranie udzieliło Komitetowi absolutorjum za rok operacyjny 1925.

Przewodniczący poddał pod głosowanie wniosek Komisji Rewizyjnej, który został jednogłośnie przyjęty.

Budżet na 1926 rok zreferował Skarbnik p. T. Marchlewski preliminując w dochodach Zł. 73.000, biorąc za podstawę obliczeń składkę członkowską w kwocie Zł. 120, rocznie.

Mając na względzie, że podstawą obliczeń budżetu jest wysokość składki członkowskiej, Skarbnik zakomunikował Ogólnemu Zebraniu wniosek Komisji Finansowo - Budżetowej Klubu o wyznaczeniu składki członkowskiej Zł. 120, — rocznie i Zł. 120 — wpisowego i prosił Przewodniczącego, aby powyższy wniosek jako łączny z proponowanym budżetem był głosowanym wspólnie.

Przewodniczący po uzyskaniu aprobaty Ogólnego Zebrania na propozycję Skarbnika, poddał pod głosowanie proponowane powyżej wysokości opłat członkowskich i budżet, które Ogólne Zebranie bez zmian zatwierdziło.

W sprawie uzyskania aprobaty Ogólnego Zebrania na dalsze prowadzenie wydawnictwa czasopisma „AUTO" Przewodniczący udzielił głosu p. inż. Rogerowi Morsztynowi, Redaktorowi pomienionego czasopisma, który w dłuższem przemówieniu scharakteryzował powody trudności finansowych z któremi w pierwszym roku musiało walczyć wydawnictwo. W ostatnich jednakże czasach, po przejściu na miesięcznik udało się osiągnąć samowystarczalność przez zbilansowanie się kosztów poszczególnych numerów.

Ponieważ „AUTO" jest jedynem wydawnictwem automobilowem w Polsce, oraz ze względu na to, że wszystkie Kluby reprezentacyjne posiadają swój własny Organ Klubowy, p. R. Morsztyn prosi Przewodniczącego o postawienie wniosku, aby Ogólne Zebranie dalsze wydawanie „AUTA" w formie miesięcznika zatwierdziło.

Wniosek powyższy poddany przez Przewodniczącego pod głosowanie, został jednogłośnie przyjęty.

Przystąpiono do wyborów, zapraszając na skrutatorów na wniosek Przewodniczącego p. Ryszarda Bormana i Janusza Regulskiego.

Wybrano na miejsce ustępujących 10-ciu Członków Komitetu PP.

1. Adryan Chełmickiego (ponownie)
2. Mieczysław Rappe
3. Stefan Fuchs (ponownie)
4. Józef Grabowski (ponownie)
5. Stanisław Grodzki (ponownie)
6. Tadeusz Heyne (ponownie)
7. Tadeusz Marchlewski (ponownie)
8. Kazimierz Wasilewski (ponownie)
9. Włodzimierz Ostoja Zagórski (ponownie)
10. Adolf Załęski (ponownie)

Wobec czego SKŁAD KOMITETU łącznie z pozostałymi Członkami jest na 1926 r. następujący:

1. Ryszard Borman
2. Adryan Chełmicki
3. Stefan Fuchs
4. Mieczysław Gepner
5. Józef Grabowski
6. Stanisław Grodzki
7. Tadeusz Heyne
8. Franciszek Karpiński
9. Jan Lilpop
10. Stanisław ks. Lubomirski
11. Tadeusz Marchlewski
12. Karol hr. Raczyński
13. Mieczysław Rappe
14. Leszek K. Straszewicz
15. Piotr Strzeszewski
16. Franciszek Sznarbachowski
17. Kazimierz Wasilewski
18. Włodzimierz Zagórski
19. Adolf Załęski
20. Jerzy Zdziechowski.

DO KOMISJI BALOTUJĄCEJ WYBRANO PP.

1. Paweł Bitschan
2. Zbigniew Powała - Niedźwiecki
3. Jan Herse
4. Jan Rogowicz
5. Janusz Regulski

ZE ZWIĄZKU MIĘDZYNARODOWEGO AUTOMOBILKLUBÓW UZNANYCH. Królewski Automobilklub Wielkiej Brytanji uchwalił następujące sankcje:

6. Józef Pfeiffer
7. Roger hr. Morsztyn
8. Aleksander Leszczyński
9. Aleksander Tallen - Wilczewski
10. Edwar Białkowski.

Do Komisji Rewizyjnej wybrano P. P.

Członkowie:

1. Zygmunt Ludwig
2. Michał Bogusławski
3. Włodzimierz Boski.

Zastępcy:

1. Jan Gebethner
2. Stefan Schiffner.

W wykonaniu uchwały Komitetu Przewodniczący stawia wniosek, aby Ogólne Zebranie zechciało wybrać na Członka Honorowego Dożywotniego Automobilklubu Polski p. Generała Włodzimierza Ostoja Zagórskiego, w dowód wdzięczności i uznania za duże zasługi położone dla Klubu przez utworzenie i zorganizowanie Komisji Sportowo Technicznej.

Wniosek powyższy Ogólne Zebranie przez aklamację zatwierdziło.

Na tem posiedzenie zakończono.

1. Zawieszenie aż do odwołania p-a W. L. Gard'a,
2. Zawieszenie na przeciąg roku licząc od 8 lipca 1925 r. p-a W. A. Dovener'a.

Kalendarz sportowy polski na rok 1926

zatwierdzony na posiedzeniu Komisji Sportowej A. P. dn. 20.I 1926

Miesiąc	data	Nazwa zawodów	przez kogo organizowane
MAJ	2	Wyścigi samochodowe i motocyklowe w Bydgoszczy	Automobilklub Wielkopolski
	23—24	Konkurs wytrzymałości (zawody międzynarodowe)	Automobilklub Polski
	30	Wiosenne wyścigi samochodowe i motocyklowe pod Poznaniem	Automobilklub Wielkopolski
CZERWIEC	7—13	RAID POLSKO CZECHOSŁOWACKI (zawody międzynarodowe)	Automobilklub Polski
	19—24	II Raid Turystyczny	Małopolski Klub Automobilowy
	27	I-szy Raid dla Pań	Automobilklub Polski
LIPIEC	3—6	Raid Samochodowy	Automobilklub Wielkopolski
	24	Wyścig Górski „Zakopane—Morskie Oko"	Małopolski Klub Automobilowy
SIERPIEŃ	13—15	Raid Śląski	Śląski Klub Automobilowy
WRZESIEŃ	5	Jesienne Wyścigi Samochodowe i Motocyklowe pod Poznaniem	Automobilklub Wielkopolski
	12	Wyścig Płaski „Stryj—Bilcza Wolica"	Małopolski Klub Automobilowy

Ze sekcji odczytowej

W końcu grudnia roku ubiegłego, Automobilklub Polski zorganizował pod przewodnictwem inżyniera Antoniego Dąbrowskiego sekcję odczytową.

Od chwili ukonstytuowania się sekcji odbyło się kilka posiedzeń odczytowych, poświęconych interesującym zagadnieniom automobilizmu lub dziedzin pokrewnych

Jeden z odczytów inżyniera Eugenjusza **Porębskiego**, poświęcony był rozstrząsaniu przyczyn nieszczęśliwych wypadków.

Rozproszenie uwagi, inaczej mówiąc, brak nawyku do świadomego kierowania i posługiwania się uwagą własną, — jest tu najgłówniejszą przyczyną i jako środek przeciwdziałania złemu — prelegent wskazał racjonalną propagandę za pomocą plakatów i broszur. Odczyt, który wywołał wielkie zainteresowanie i ożywioną dyskusję, był ilustrowany przezroczami.

Następny odczyt inżyniera A. Dąbrowskiego, poświęcony był zobrazowaniu lokomocji miejskiej przy pomocy tramwajów i autobusów w Paryżu, Londynie i Berlinie. Prócz opisu, odczyt zaznajomił słuchaczów z wewnętrzną strukturą wspomnianych przedsiębiorstw i objął krytycznie ujęte statystyczne dane. Odczyt urozmaiciły dwa filmy i bogata kolekcja przezroczy.

Ostatni odczyt, wygłoszony w ubiegłą środę dn. 13 stycznia przez inżyniera Dąbrowskiego, poruszył aktualne zagadnienie motoryzacji transportu. Zagadnienie owe według słów prelegenta dotyczy i pobudza prawie wszystkie dziedziny życia przemysłowego, a więc dotyczy budownictwa i eksploatacji dróg, co szczególniejsze znaczenie ma dla Rzeczypospolitej Polskiej, dotyczy budownictwa garażów, które pod naciskiem konieczności specjalizują się i robi w ostatnich czasach ogromne postępy.

Ze sprawą motoryzacji związana jest kwestja reglamentacji ruchu dla oparcia poczynań i odnośnych zarządzeń na ustawowych podstawach, a co za tem idzie, uregulowania uprawnień koncesyjnych, monopolów komunikacyjnych, wzajemnych obowiązków i t. d.

Jak słyszymy, sprawy te wielce zajmują obecnie uwagę organów rządowych i mają wkrótce wejść na drogę realizacji.

Wybór i zastosowanie wehikułów motorowych było następną częścią odczytu, bogato ilustrowaną przezroczami. Prelegent wymienił przytem ogromny szereg typów pojazdów motorowych, poczynając od zwykłego samochodu benzynowego, a kończąc na czołgach, ślizgowcach i aeroplanach; szereg ten wykazuje wzajemną wymianę zdobyczy technicznych na drodze do ciągłego doskonalenia się.

Wielki rozkwit motoryzacji daje się widzieć w Anglji, Włoszech (około 1300 przedsiębiorstw przewozowych), Francji, Holandji (2.000 autobusów komunikacji pozamiejskiej) i Norwegji.

Na zakończenie prelegent przytoczył krótki opis pierwszego okresu działalności autobusów warszawskich, wykazując, w jak ciężkich warunkach zorganizowano i prowadzono eksploatację ruchu autobusowego na przedmieściach Warszawy. W ciągu ubiegłego pięciolecia autobusy warszawskie przewiozły około 10.000.000 pasażerów i wykonały 2.000.000 wozokilometr., kursując na 5 linjach likwidowanych stopniowo w miarę budowy linij tramwajowych na Czerniaków, Marymont, Bródno i Grochów. Wywody prelegenta i liczne przezrocza zaznajomiły audytorjum ze strasznem zniszczeniem, jakiemu ulega samochód wskutek jazdy po złych brukach.

To też najpierwszym warunkiem powodzenia nowej, zamierzonej komunikacji autobusowej w śródmieściu, tak niezbędnej dla Warszawy, jest niewątpliwie przebudowa fatalnych warszawskich bruków i zastąpienie ich gładkiemi, trwałemi jezdniami na wzór miast europejskich.

Ś. p. podpułkownik Włodzimierz Bochenek

W dniu 24 stycznia zginął wskutek wypadku samochodowego w Lens, pod Paryżem podpułkownik Sztabu Generalnego Włodzimierz Bochenek. Śmierć ta nietylko pozbawiła korpus czołgów dzielnego i zamiłowanego oficera, ale żałobą okrywa cały wogóle automobilizm polski, który ś. p. ppułkownikowi Bochenkowi zawdzięcza jedną z kart swych najpiękniejszych.

Urodzony w r. 1894 w Krakowie zmarły tragicznie ppułkownik Wł. Bochenek z chwilą wybuchu wojny przerywa studja uniwersyteckie i zaciąga się do Legjonów do I brygady, w której pozostawał aż do kryzysu przysięgowego. Uczciwa i prosta natura ś.p. Wł. Bochenka nie pozwoliła mu na kompromisowe pogodzenie honoru żołnierskiego z głębokiem jego uczuciem patrjotycznem. Zwolniony wskutek odmowy przysięgi w r. 1917 z wojska polskiego ś.p. ppułkownik Bochenek zaciągnięty natychmiast zostaje do wojska austrjackiego i wysłany na front Włoski, skąd w kilka miesięcy później po rozbiciu ostatecznem państw Centralnych wraca do Polski. Od tej chwili w Armji Odrodzonej Polski spotykamy go wszędzie na wysuniętych placówkach. Jako oficer piechoty bierze udział w wyprawie kijowskiej, w oswobodzeniu Wilna i wszędzie tam gdzie brawura żołnierza polskiego utrwalała zręby Państwa Polskiego.

Inwazja bolszewicka dała mu wreszcie jego Somossierę. Był nią K o w e l. Jak nowoczesny Kozietulski w niesłychanej szarży — samochodowej zdobywa z garstką ludzi warowny obóz Kowel i trzyma go, otoczony zewsząd wrogiem do chwili przełamania przez nasze wojska bolszewickiego frontu nad Bugiem i połączenia się z nim armji nadbużańskiej. Wypad na Kowel, to zaślubiny ś. p. ppułkownika Bochenka z automobilizmem, jednocześnie to najchlubniejsza karta w historji polskiego automobilizmu. Pozwolę więc sobie w kilku słowach przypomnieć ją na tem miejscu.

We wrześniu 1920 r. ś. p., major wówczas, Bochenek, otrzymuje rozkaz usadowienia się na ty-

łach armji bolszewickiej i przyśpieszenia tem przełamania frontu, stawiającej jeszcze opór nad Bugiem, armji bolszewickiej. W tym celu uformowaną zostaje samochodowa kolumna wypadowa, składająca się z kilkudziesięciu samochodów ciężarowych i kolumny lekkich samochodów pancernych. Dwa bataljony piechoty (26 pułku) i dwie baterje artylerji polowej, oczywiście bez zaprzęgów, stanowiły wraz z wyżej wymienioną kolumną pancerną całą siłę bojową majora Bochenka. Na czele tysiąca ludzi w dn. 11 września mjr. Bochenek jadąc z Włodawy przerżnął się przez front bolszewicki pod Mokranami — i piorunującem uderzeniem, możliwem dzięki użyciu tylko samochodów, zajął w południe 12 września Kowel, rozpędzając dosłownie — dwie dywizje bolszewickie i biorąc w tem mieście olbrzymią wprost zdobycz, oraz kilka tysięcy jeńców. W ciągłych walkach i odbijając liczne kontrataki utrzymał mjr. Bochenek Kowel w przeciągu dwuch dni, do chwili nadejścia armji nadbużańskiej, która po uporczywych walkach i dzięki zdezorganizowaniu tyłów nieprzyjacielskich przez upadek Kowla, zdołała wreszcie rozbić stawiającą nad Bugiem opór armję bolszewicką. Wypad na Kowel był jedyną w czasie całej wojny, akcją bojową na większą skalę samochodów, a dzięki niezwykłej brawurze swego przygodnego dowódcy, mjra Bochenka, uwieńczoną została świetnem wprost powodzeniem.

Od tej chwili datuje się u ś. p. ppułkownika Bochenka zamiłowanie do automobilizmu, któremu wreszcie po ukończeniu Szkoły Sztabu Generalnego poświęca się całkowicie, obierając sobie pokrewny dział, tę najdoskonalszą formę automobilizmu bojowego — czołgi.

Ostatnio był on zastępcą dowódcy 1-go pułku czołgów w Żórawicy pod Przemyślem.

Bawiącego na urlopie w Paryżu w celu bliższego poznania nowych udoskonaleń w swojej broni — zaskoczyła śmierć — automobilisty.

Ktokolwiek miał sposobność poznania bliżej ś. p. ppułkownika Bochenka, tego oczarować musiała pogodna i jasna postać tego młodego oficera. Żywość i wybitna inteligencja cechowała zmarłego, a szlachetność, szczerość, łagodność i pogoda jednała mu wszystkich — kolegów i podkomendnych. Był on uosobieniem wprost typu ideowego oficera polskiego.

Przez przedwczesną śmierć ppułkownika Bochenka Armja i Automobilizm polski ponoszą dotkliwą stratę.

MARJAN KRYNICKI

Shimmy

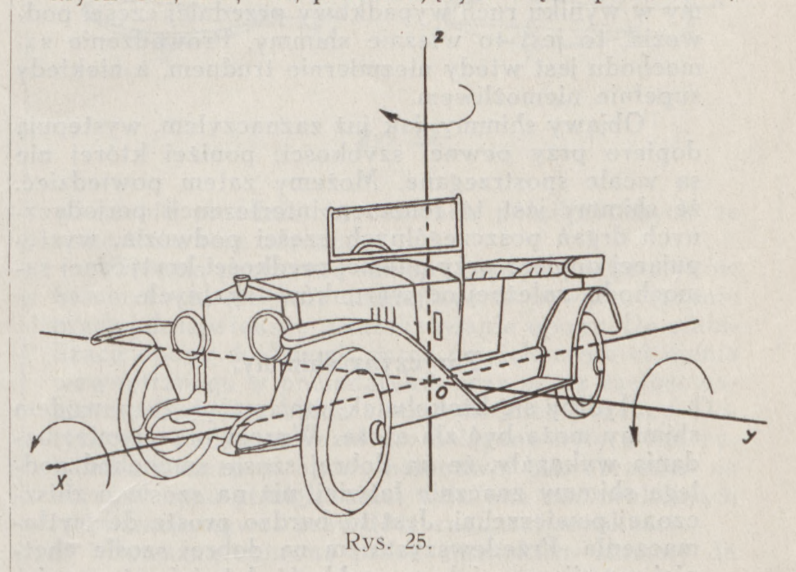
Szał tańca, który zapanował ostatnio na całym świecie, wdarł się i do dziedziny, tak mało mającej związku ze sztuką taneczną, jak dziedzina automobilizmu. Automobiliści tańczyli już oddawna — teraz zaczęły tańczyć shimmy i ich samochody. Dowcipni amerykanie ochrzcili nazwą nowoczesnego tańca dostrzeżone niedawno zjawisko skomplikowanych ruchów przedniej części podwozia samochodu, mknącego na oponach balonowych z pewną prędkością krytyczną. Zauważono w wielu wypadkach, że przy tej prędkości os, oraz koła i resory przednie, a z niemi cały aparat kierowniczy ulegają skombinowanym drganiom, innym niż zwykłe wstrząsy na nierównościach drogi, które utrudniają lub wręcz uniemożliwiają prowadzenie samochodu, a nawet mogą spowodować katastrofę. Drgania podwozia są bardzo gwałtowne i wzrastają wraz ze wzrostem szybkości samochodu, to też niema na nie innej rady, jak zmniejszenie szybkości, co przez amatorów emocjonującej jazdy jest naturalnie niemile widziane.

Fenomen powyższy zainteresował konstruktorów samochodowych oraz fabrykantów opon, przedewszystkiem w Ameryce, gdzie pneumatyki balonowe były wprowadzone w użycie znacznie wcześniej niż w Europie. Zaczęto badać zjawisko shimmy, stosując najnowsze metody doświadczalne, jak naprzykład zwolnione zdjęcia kinematograficzne, i w wyniku badań poznano dokładnie istotę ciekawego procesu, wywołanego zastosowaniem pneumatyków o wielkim przekroju i niskiem ciśnieniu wewnętrznem.

Wszyscy badacze uzgodnili swe spostrzeżenia co do objawów shimmy: we wszystkich wypadkach były one jednakie. Zgodzono się również, że główną przyczyną shimmy są pneumatyki balonowe, ale tu kończy się jedność poglądów. Opinje co do innych przyczyn shimmy, oraz co do środków, jakie przeciw objawom jego należy przedsięwziąć, są bardzo różnorodne, a niekiedy krańcowo różne. Dowodzi to, że problem shimmy znajduje się jeszcze w fazie dalekiej od rozwiązania oraz, że z pewną rezerwą przyjmować należy wszystko, co w kwestji shimmy zostało powiedziane lub zrobione. Będziemy mieć to na względzie, przystępując do krótkiego omówienia, absorbującego od niedawna, cały świat automobilowy, zagadnienia shimmy samochodowego.

Co to jest shimmy?

Wyobraźmy sobie jakikolwiek samochód, oraz układ trzech osi współrzędnych do siebie prostopadłych OX, OY, OZ, przecinających się w punkcie O,

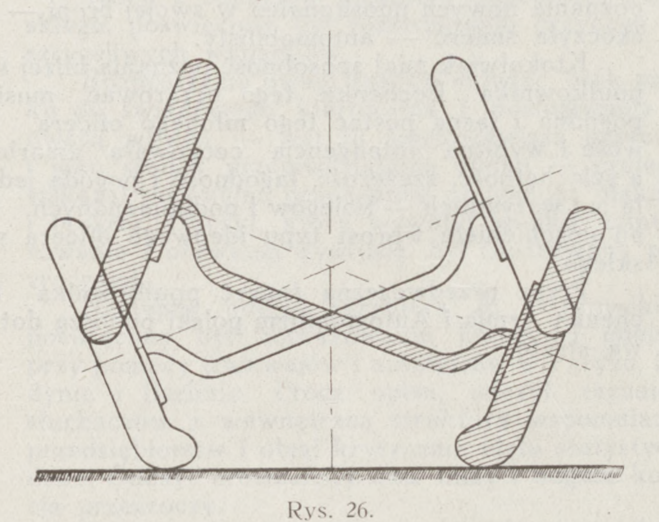


Rys. 25.

położonym w pobliżu środka ciężkości podwozia. Samochód może wahać się wokół tych trzech osi, przyjmując trzy ruchy wahadłowe: ruch boczny wokół osi OX, podłużny wokół osi OY i płaski wokół

osi OZ. Rozpatrzymy te trzy ruchy odnośnie do interesującej nas głównie przedniej części podwozia.

Ruch wahadłowy boczny odpowiada wahaniom osi przedniej samochodu, wokół przechodzącej przez jej środek osi, równoległej do osi podłużnej podwozia. Podczas wahań osi jeden z resorów przednich ugina się, podczas gdy drugi się odpręża i na odwrót, gdy pierwszy się odpręża, drugi musi się ugiąć. Powyższy ruch osi został nazwany w Ameryce tramping; w terminologji polskiej niema dlań określenia, więc w niniejszym artykule przyjmijmy dowolną nazwę, przypuśćmy przerzucanie osi (Rys. 26).



Rys. 26.

Oś przednia może także zmieniać swe położenie równoległe do podwozia, i wtedy oba resory uginają się i odprężają jednocześnie. Samochód przyjmuje ruch wahadłowy wokół osi poprzecznej OY, który nazwać możemy balansowaniem (w Ameryce zwą go bobbing).

Nakoniec koła przednie, jako nie osadzone w stałej płaszczyźnie, mogą wahać się wokół czopów zwrotnic. W wypadku wymienionego ruchu koła w biegu zakreślają na ziemi nie linje prostą lecz sinusoidę. Wahanie kół, nazywane w Ameryce wabble, a które my nazwać możemy kołysaniem, wywołuje wahanie samochodu wokół osi pionowej OZ.

Jeżeli zdarzy się, że wyszczególnione wyżej trzy ruchy perjodyczne wystąpią jednocześnie i otrzymamy w wyniku ruch wypadkowy przedniej części podwozia, to jest to właśnie shimmy. Prowadzenie samochodu jest wtedy niezmiernie trudnem, a niekiedy zupełnie niemożliwem.

Objawy shimmy, jak już zaznaczyłem, występują dopiero przy pewnej szybkości, poniżej której nie są wcale spostrzegane. Możemy zatem powiedzieć, że shimmy jest to fenomen interferencji perjodycznych drgań poszczególnych części podwozia, występującej dopiero przy pewnej prędkości krytycznej samochodu, zależnej od warunków lokalnych.

Przyczyny shimmy.

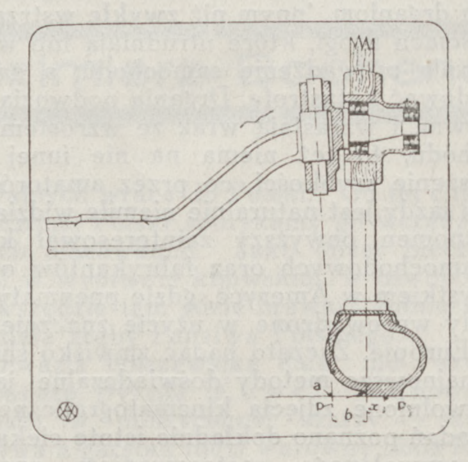
Myliłby się ktokolwiek, mniemając, że powodem shimmy może być zła szosa. Wprost przeciwnie: badania wykazały, że na dobrej szosie samochód podlega shimmy znacznie łatwiej, niż na szosie o zniszczonej powierzchni. Jest to bardzo proste do wytłumaczenia. Przedewszystkiem na dobrej szosie chętniej rozwijamy większą szybkość, łatwiej zatem osiągniemy krytyczną prędkość shimmy. Prócz tego są jeszcze powody ważniejsze. Jak wynika z określenia, shimmy jest to fenomen interferencji p e r j o d y c z n y c h drgań poszczególnych części podwozia; zastanówmy się, czy na złej szosie możliwe są jakiekolwiek drgania perjodyczne. Łatwo dojdziemy do wniosku, że nie. Na nierównej szosie, gdzie wyboje powodują różne pod względem siły i w różnych kierunkach zwrócone uderzenia, trudno jest bardzo perjodyczność drgań części podwozia, a zatem nie może wystąpić interferencja drgań perjodycznych, czyli shimmy.

Jeżeli przejdziemy teraz do rozpatrzenia przypadku szosy dobrej, to przedewszystkiem zaznaczyć należy, że najlepiej nawet wywalcowana szosa nie jest bynajmniej idealnie gładką. Powierzchnia każdej szosy ma dążność do falistości w profilu podłużnym, przyczem niewielkie wzniesienia i wklęsnięcia powierzchni są rozmieszczone dosyć regularnie. Jasnem jest, że regularna falistość szosy przyczyni się znakomicie do perjodyczności drgań poszczególnych części podwozia, a od tego do shimmy jest już tylko jeden krok — osiągnięcie krytycznej szybkości. W ten sposób tłumaczą fenomen pojawiania się shimmy najczęściej podczas jazdy na dobrej drodze.

Najgorszy przypadek shimmy, uniemożliwiający zupełnie jazdę samochodem, zdarza się również na dobrej szosie, w tym mianowicie razie, gdy odległość pomiędzy grzbietami fal szosy wypadnie równoważna okresowi drgania resorów przednich. Jeżeli zajdzie ten fatalny wypadek, amplituda wahnień resorów wzrasta szybko nawet wtedy, gdy szybkość samochodu nie jest powiększana, i dość łatwo może dojść do połamania resorów. Jedyną radą jest tylko ograniczenie szybkości samochodu.

W taki to sposób szosa przyczynia się do wywołania shimmy, jednakże zaznaczyć należy, że nie jest to przyczyna główna. Takież same, co i dzisiaj szosy istniały już od dawna, a mimo to, przed wprowadzeniem pneumatyka balonowego, nie znano co to jest shimmy. Przeciw zatem pneumatykom balonowym zwrócić się musi przedewszystkiem oskarżenie o wywołanie szkodliwych objawów shimmy.

Głównem złem pneumatyków balonowych jest toż samo, co stanowi ich największą zaletę, czyli duży profil, a słabe ciśnienie wewnętrzne. Skutkiem słabego wydęcia opona balonowa ma złą stabilizację poprzeczną, to znaczy może uginać się znacznie w kierunku bocznym (Rys. 27). Z wady powyższej

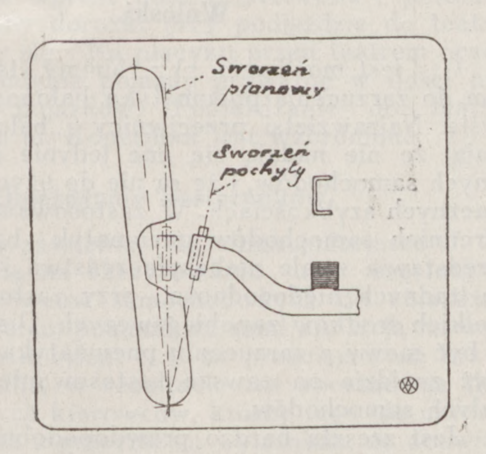


Rys. 27.

wynika bezpośrednio druga wada, a mianowicie przedłużenie osi czopa zwrotnicy, po ugięciu bocznem opony balonowej, nie wpada w punkt styczności opony z ziemią (rys. 27 i 28). Jak wiadomo przejście przedłużania osi czopa zwrotnicy przez punkt styczności opony z ziemią jest jednym z warunków prawidłowej konstrukcji podwozia. Obie wymienione

wady mają, jak się okazało, ogromny wpływ na wywołanie i potęgowanie objawów shimmy.

Niektórzy badacze shimmy podają jeszcze jedną wadę pneumatyka balonowego, przyczyniającą się



Rys. 28.

do potęgowania drgań podwozia. Wielki pneumatyk ma mianowicie własność absorbowania znacznie większej ilości energji kinetycznej, niż pneumatyk o zwykłym profilu i o wysokiem ciśnieniu wewnętrznem, a zatem odskakuje on więcej na lekkich nierównościach drogi.

Pozostaje nam jeszcze omówić dwie przyczyny shimmy, które są wywołane zastosowaniem pneumatyka balonowego, a mianowicie efekt wirowy kół, oraz wpływ aparatu kierowniczego.

Znamy dobrze przyrząd zwany wirówką (żyroskop); jest to krążek masywny, jednorodny, kręcący się dokoła osi, przechodzącej przez jego środek. Wiemy, że krążek wirówki, znajdując się w ruchu obrotowym, stawia wielki opór, gdy chcemy zmienić jego płaszczyznę wirowania. Koło samochodu może być porównane z krążkiem wirówki i rzeczywiście posiada ono też same własności. Jeżeli zatem, wskutek działania opon balonowych, wystąpi jeden z ruchów składowych shimmy, który nazwaliśmy przerzucaniem osi przedniej, i zmieniać się zacznie skutkiem tego płaszczyzna wirowania kół, wówczas, w myśl wypowiedzianej wyżej własności wirówki, koła, pragnąc pozostać w tej samej płaszczyznie, obracać się zaczną wokół czopów zwrotnic, raz w prawo, raz w lewo, zależnie od wahania osi. Otrzymamy wtedy ruch, który nazwaliśmy kołysaniem kół przednich.

Znaną jest własność wirówki, że krążek wirujący stawia tem większy opór zmianom płaszczyzny wirowania, im większą jest jego masa. Efekt wirowy kół zależeć będzie zatem od ich ciężaru, a mianowicie koła cięższe będą się łatwiej i więcej kołysały, aniżeli lekkie. Dlatego też samochody z hamulcami na kołach przednich są podatniejsze na działanie shimmy, gdyż masa bębnów hamulcowych powiększa ogólną masę wirującą.

Istnieje jeszcze inne wytłumaczenie kołysania kół przednich, mianowicie jako przyczyna tego fenomenu podawany jest wpływ drgań aparatu kierowniczego na koła. W klasycznej koncepcji podwozia resory przednie posiadają swój punkt stały przed osią, podczas gdy strzemię resoru umieszczone jest poza osią. Jeżeli koła samochodu odskakują na nierównościach drogi, to oś drga, zakreślając łuk koła, którego środek znajduje się w nieruchomym punkcie zaczepienia resoru, a zatem z przodu osi. Wprost przeciwnie punkt stały cięgła sterowego umieszczony jest poza osią, a więc punkt ruchomy tegoż cięgła, podczas drgań na nierównościach drogi, zakreśla łuk koła, którego środek znajduje się na końcu dźwigni kierującej, a zatem z tyłu osi. Oba drgania, osi i cięgła sterowego, są niezgodne (rys. 29) i jasnem jest, że spowodować one muszą kołysanie kół przednich.

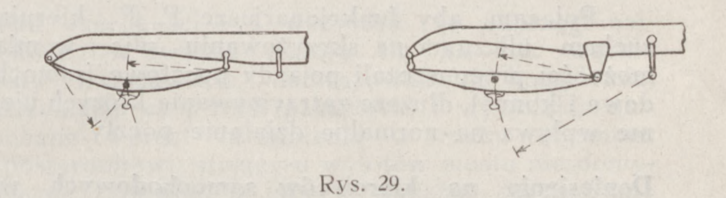
Zwolennicy powyższego wytłumaczenia wspominają jeszcze o znanym oddawna fakcie ruchu kołyszącego kół przednich, występującego niekiedy przy niewielkiej szybkości samochodu 10—15 km/g., nawet przy zastosowaniu zwykłych pneumatyków, i ginącego wraz z powiększeniem szybkości. Wydaje się prawdopodobnem, że pneumatyk balonowy wskrzesza tenże sam ruch kół przy znacznie wyższej szybkości samochodu.

Ostatnią wreszcie pośrednią przyczyną shimmy jest również, według niektórych badaczy, zbyt wielka gra w złączeniach poszczególnych części aparatu kierowniczego.

Środki przeciw shimmy.

Jak mogliśmy zauważyć z dotychczasowych rozważań, shimmy jest procesem niezmiernie skomplikowanym, na wytworzenie którego składa się cały szereg rożnorodnych przyczyn. Łatwo przewidzieć, że znaczną też będzie liczba środków, jakie przeciw objawom shimmy należy przedsięwziąć.

Jest dość łatwo znaleźć lekarstwo na te przyczyny shimmy, które wynikają z koncepcji podwozia. Naprzykład dla zmniejszenia efektu wirowego kół wystarcza ograniczyć jaknajbardziej ich ciężar, jak również, w wypadku hamulców na czterech kołach, ciężar bębnów hamulcowych, przez wykonanie ich z lekkiego metalu. Wpływ aparatu kierowniczego ograniczyć można przez zmniejszenie gry w przegubach, oraz przez zastosowanie jaknajwiększych strzemion przy resorach przednich, przymocowanych ponadto do ramy nie poza osią, ale przed osią. Jeżeli to uczynimy, oś oraz cięgło sterowe drgać będą zgodnie przy wstrząśnieniach i nie dadzą powodu do ruchu kołyszącego kół przednich (rys. 29). Zaznaczyć należy, że niektóre fabryki samochodów (np. Rolls Royce) przyjęły już w swych podwoziach zawieszenie przednie na resorach półeliptycznych ze strzemionami z przodu.

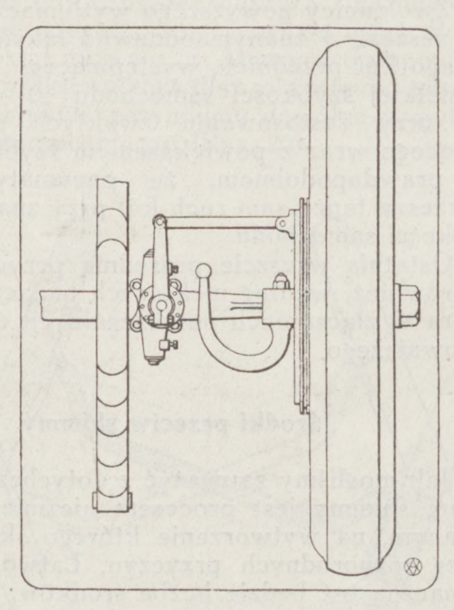


Rys. 29.

Główną przyczynę shimmy, wpływ pneumatyków balonowych, możemy zmniejszyć w pewnym stopniu przez jaknajwiększe ustabilizowanie opony. Do stabilizacji opony dojdziemy przez powiększenie ciśnienia wewnętrznego w pneumatyku, oraz przez zastosowanie możliwie szerokich i odpowiednich obręczy. Dotychczas najlepsze rezultaty osiągane były z amerykańską koncepcją opony balonowej bez obrzeżyn na obręczy typu straight side; daje ona zadawalniającą stabilizację nawet przy dość znacznej szybkości.

Poważną ochronę przed zjawiskiem shimmy da nam amortyzowanie drgań podwozia, oraz niszczenie perjodyczności tychże drgań. Jeżeli drgania poszczególnych części podwozia będą nieznaczne i nieperjodyczne, to możemy być pewni, że shimmy się nie objawi.

W celu stłumienia drgań podwozia, stosujemy twardsze resory, oraz energiczne amortyzatory, działające momentalnie i hamujące w dwóch kierunkach. Ponadto, celem zapobiegnięcia zjawisku kołysania kół przednich, stosujemy nietylko amortyzatory,



Rys. 30.

działające pionowo, ale również i amortyzatory o działaniu horyzontalnem. (Rys. 30).

Wogóle starać się należy, aby samochód był zaopatrzony w jaknajwiększą ilość amortyzatorów, działających we wszystkich punktach, które mogą dać początek przykremu zjawisku. Amortyzatory, według zgodnej opinji fachowców, są jednym z najlepszych środków na zwalczenie objawów shimmy.

Wnioski.

Czy jest możliwem, aby shimmy stało się powodem do zarzucenia pneumatyka balonowego? Ja nie myślę. Najzawziętsi przeciwnicy „balonów" przyznają, że nie nadają się one jedynie dla wielkich, silnych samochodów, i że są nie do użycia tylko przy znacznych szybkościach. W zastosowaniu do małych i średnich samochodów pneumatyk balonowy nie przedstawia wcale niebezpieczeństwa i nie przyczynia żadnych niedogodności, przy zastosowaniu niewielkich środków zapobiegawczych. Dlatego nie może być mowy o zarzuceniu pneumatyka balonowego, gdyż znajdzie on zawsze zastosowanie w okoleniu małych samochodów.

Jest zresztą bardzo prawdopodobne, że prędzej czy później stworzoną zostanie konstrukcja, która pozwoli stosować pneumatyk balonowy i w dużych samochodach. Wielkie nadzieje pod tym względem pokładać można na konstrukcji zawieszenia podwozia zapomocą resorów poprzecznych, o kołach od siebie niezależnych. Na próbach samochody z tego rodzaju zawieszeniem (np. Sizaire Fréres) nie podlegały podobno wcale zjawisku shimmy. Widzimy zatem, że nie jest niemożliwą koncepcja podwozia, opornego na działanie shimmy; możemy więc mieć nadzieję, że jakaś specjalna konstrukcja, w połączeniu być może z opisanemi wyżej środkami przeciwko shimmy, pozwoli nam bez obawy używać w każdym samochodzie niezaprzeczonego komfortu, jaki dają pneumatyki o wielkim profilu a niskiem ciśnieniu wewnętrznem.

Baczność automobiliści!

Urzędowe

Przepuszczanie pojazdów pocztowych.

Polecam, aby funkcjonarjusze P. P., kierujący ruchem ulicznym na skrzyżowaniu ulic, w miarę możności przepuszczali pojazdy pocztowe (samochodowe i konne), dłuższe zatrzymywanie których ujemnie wpływa na normalne działanie poczty.

Doniesienia na kierowców samochodowych wojskowych.

Doniesienia funkcjonarjuszy P. P. na kierowców wojskowych, nie stosujących się do przepisów o ruchu ulicznym, nadsyłane są do Komendy Miasta ze znacznem opóźnieniem, co utrudnia w wysokim stopniu władzom wojskowym ustalenie stanu faktycznego i przeprowadzenie śledztwa, tembardziej, że zdarza się, iż w międzyczasie dany wojskowy zostaje przeniesiony do innego oddziału, lub też zwolniony do rezerwy.

Dla uniknięcia podobnych wypadków polecam Kierownikom Komisarjatów i Urzędów P. P. zarządzić, aby wymienione doniesienia karne przesyłane były do Komendy Miasta z możliwym pośpiechem.

Przywileje dla samochodów Kasy Chorych i Dyrekcji Tramwajów Miejskich.

Podaję do wiadomości i zastosowania, że Komisarjat Rządu na m. st. Warszawę zezwolił na zastosowanie względem samochodów Dyrekcji Tramwajowej Nr. 16820, 17248, 17795, 18358, oraz zarządu Kasy Chorych Nr. Nr. 17756, 18010 i 18466, używanych jako pogotowie w razie nieszczęśliwych wypadków § 42 Rozporządzenia Ministerstwa Rob. Publ. i Min. Spr. Wewn. z dnia 6 lipca 1922 r. (Dz. Ust. R. P. Nr. 65, poz. 587). Jednocześnie podkreślam, że w myśl powołanego Rozporządzenia z przywilejów: 1) przekraczania normalnej szybkości (25 km. na godzinę), 2) używania specjalnych, dźwiękowych, sygnałów ostrzegawczych i 3) wyprzedzania i wymijania w tych miejscach, gdzie to jest zasadniczo wzbronione, mogą korzystać samochody tylko w czasie jazdy służbowej do nieszczęśliwego wypadku i tylko w razie koniecznej potrzeby. We wszystkich innych razach kierowcy samochodów muszą się stosować do ogólnych przepisów o ruchu ulicznym.

Regulowanie ruchu przed teatrem „Polskim".

Stwierdzonem zostało, że po skończonem przedstawieniu w teatrze „Polskim" zazwyczaj przed podjazdem gromadzi się b. znaczna ilość dorożek podjeżdżających przez tunel z ul. Kopernika i wyszukujących sobie pasażerów.

Masowy przejazd dorożek tych obok teatru „Polskiego" i następnie wąską ulicą Oboźną znacznie utrudnia przejście wychodzącej z teatru publiczności, narażając ją na przejechanie.

Ponieważ postój dorożek wyznaczony jest na ulicy Oboźnej po stronie parzystej wprost pałacyku przed teatrem i na rogu ul. Oboźnej i Krakowskiego Przedmieścia, przy skwerze okalającym pomnik Kopernika, na wprost hotelu „Helwetia", polecam dopilnować, aby dorożki przy podjeździe do teatru nie gromadziły się. Na placyku przed teatrem oczekiwać mogą jedynie pojazdy prywatne w ilości nie więcej jak 10 pojazdów. Podjeżdżanie do teatru przez tunel od ul. Kopernika jest wzbronione.

Objeżdżanie posterunków.

Wpływają zażalenia, że funkcjonarjusze P. P. pełniący służbę na skrzyżowaniu ulic częstokroć zmuszają kierowców samochodowych do objeżdżania naokoło siebie, pomimo, że sami nie stoją na wyznaczonem im miejscu, t. j. na przecięciu osi krzyżujących się ulic, w rezultacie zaś sporządzają doniesienia na tych kierowców, którzy tego nie czynią.

W związku z powyższem wyjaśniam, że obowiązek objeżdżania dookoła posterunku, a nie posterunkowego, nakazany wyraźnie przez § 7 Rozporządzenia Komisarza Rządu z dnia 25 lipca 1924 r., a dający się wyprowadzić z ogólnej zasady jeżdżenia wyłącznie po prawej stronie jezdni (§ 37 Rozporządzenia Komisarza Rządu z dnia 15 maja 1925 r.) istnieje w tym celu, aby kierowcy (powożący), przy skręcaniu z jednej ulicy w drugą trzymali się możliwie blisko prawego chodnika, nieprzejeżdżając na lewą stronę jezdni, gdyż przez to wpadliby na pojazdy jadące naprzeciw. Dlatego kierowcy (powożący) obowiązani są objeżdżać punkt skrzyżowania się ulic (miejsce posterunku policyjnego) w ten sposób, aby to miejsce znajdowało się po ich lewej ręce, choćby nawet funkcjonarjusz P. P. znajdował się w danej chwili nie w tym punkcie, a gdzieindziej.

Polecając o powyższem dokładnie poinformować podwładnych funkcjonarjuszów, polecam również pouczyć ich, że w tych razach, kiedy ze względu na wąskość ulic objechanie posterunku sprawiałoby trudność dla kierowców dużych samochodów, funkcjonarjusze P. P. winni — szczególnie przy małym ruchu kołowym — zezwalać za pomocą odpowiednich znaków ręką, do nieobjeżdżania posterunku, a to zgodnie z zasadą, że ruch kołowy winien być tak regulowany, aby mógł odbywać się z jaknajwiększą łatwością.

Samochody Straży Ogniowej.

W celu oznaczenia kierunku jazdy na samochodach Straży Ogniowej zostały umieszczone przyrządy (strzały), wskazujące, w którą stronę nadjeżdżający pojazd zamierza skręcić. Strzały powyższe, oświetlone są kolorem zielonym w celu umożliwienia odróżnienia ich zdaleka od pojazdów prywatnych, posiadających przeważnie znaki koloru czerwonego.

W związku z powyższem zarządzam, aby funkcjonarjusze P. P. notowali te samochody prywatne, które posiadają znaki (strzały) kierunkowe koloru zielonego. Odnośne doniesienia należy przesyłać do Oddziału Ruchu Komisarjatu Rządu.

Jednocześnie polecam pouczyć wszystkich funkcjonarjuszów P. P., że na znak dźwiękowy (dzwon), lub świetlny (koloru zielonego) nadjeżdżającego pojazdu Straży Ogniowej, spieszącego do wypadku, należy zatrzymywać ruch uliczny (kołowy i pieszy), celem umożliwienia jaknajszybszego przejazdu Straży Ogniowej.

HARCE ULICZNE

W rubryce tej pomieszczamy krótkie spostrzeżenia ku uwadze Wydziału Ruchu Kołowego Komisarjatu Rządu oraz innych powołanych władz.

KPINY Z KOMISARJATU RZĄDU. Zapytujemy niniejszem Komisarjat Rządu na m. stoł. Warszawę, dla kogo wydaje on swe rozporządzenia? Zapytujemy jednocześnie Komendę Policji dla kogo wydaje ona swe rozkazy? Stanowczo bowiem lepiej nie układać zupełnie rozporządzeń i nie wydawać rozkazów, jeśli nikt niema ich słuchać. — Do wykroczeń bowiem, które dane rozporządzenie i rozkazy miały usunąć, przybywa nowe jeszcze wykroczenie — w skutkach bardzo niebezpieczne — lekceważenie władzy i otwarte kpiny z jej organów. W ten sposób bowiem wygląda bezczelne ignorowanie rozporządzenia Komisarza Rządu o ruchu ulicznym w m. st. Warszawie z dn. 15 maja 1925 przez woźniców wozów ciężarowych i kompletna bezczynność policji (niższych oczywiście organów) granicząca z zupełnem lekceważeniem rozkazów (Rozkaz Komendy Policji, umieszczony w 1-szym numerze „Auta"). § 12 wyżej wspomnianego rozporządzenia mówi: Szerokość pojazdu wraz z ładunkiem nie może przekraczać 2,50 m. i t. d.". A co codziennie obserwujemy w dziesiątkach, a nawet setkach wypadków? Po ulicach Warszawy swobodnie krążą fury siana 3 i 4 metrowej szerokości — platformy naładowane beczkami lub klatkami z drobiem — znacznie na pierwszy rzut oka przekraczające 2½ metra szerokości — i wszystkie te zaprzęgi najspokojniej w świecie pchają się na tak wąskie mosty warszawskie, zatarasowując je kompletnie, wstrzymując cały ruch pasażerski i wywołując niesłychane wprost utrudnienie w ruchu ulicznym. A posterunkowi, stojący u wylotów mostu nie domyślają się zapewne, iż istnieje wyraźne ograniczenie szerokości pojazdów. Tu bezmyślność wykonywania zarządzeń jest naprawdę zbyt rażącą. Puste platformy i wozy, o setną część nawet co tamte nie dezorganizujące ruchu, są bezwzględnie zatrzymywane i cofane z mostu, podczas gdy te prawdziwe toczące się stogi i kurniki mają niczem nie skrępowany dostęp na mosty i najruchliwsze ulice dzielnicy handlowej. Czyż tak trudnoby było, skoro posterunkowi nie umieją na oko oceniać wielkości pojazdów, zaopatrzyć ich w taśmę metrową, aby bezwzględnie nie dopuszczali do ruchu ulicznego wozów zbyt szeroko załadowanych.

A latarnie u wozów ciężarowych? Wszak § 23 wyżej przytoczoengo rozporządzenia też wyraźnie głosi w ustępie c): Każdy wóz ciężarowy winien być zaopatrzony w dwie latarnie przepisowe, umieszczone po jego bokach'., a w odnośniku w § 17 art. ust. II — „latarnia winna być tak urządzoną, aby rzucała jasne światło bezbarwne wprost i na boki,

w tył zaś czerwone". Postanowienie to według § 67 „wchodzi w życie w 6 miesięcy od chwili ogłoszenia niniejszych przepisów". Że weszło już ono w życie, dowodem tego rozkaz Komendy Policji umieszczony w Nr. 1-szym „Auta". — A jak wygląda to w rzeczywistości? — Otóż w rzeczywistości ani jedna — dosłownie a n i j e d n a furmanka czy platforma nie ma jeszcze w Warszawie latarni. Proszę przejechać się wieczorem po ulicy Zielenieckiej, wzdłuż parku Skaryszewskiego. Ciągną w ciemnej ulicy sznury wozów, z których żaden nie ma światła. Proszę spróbować poprowadzić samochód i przekonać się, jakie to w ciemnej ulicy przedstawia niebezpieczeństwo! A potem zbrodniarzem okrzyczany zostaje oczywiście kierowca, który nie dostrzegł jadącej środkiem ulicy po szynach furmanki, i najechał na nią.

A u wylotów mostu Poniatowskiego stoją posterunki policyjne — nierzadko 2 albo 3 posterunkowych — u wylotu wiaduktu — konny policjant; na skrzyżowaniu Nowego Świata i Alei 3 Maja znowu posterunkowy, na rogu Brackiej 3 posterunkowych, na rogu Marszałkowskiej 4 — i t. d. A który z nich zapisuje defilujące przed nim nieoświetlone furmanki? — Wiele protokułów wpłynęło już z tego tytułu do ruchu kołowego? Żarty poprostu! Gdy w ten sposób policja warszawska brać się będzie do wprowadzenia w życie wydanych rozkazów, to i za rok jeszcze fury jeździć będą po Warszawie bez światła. Co jednak w tem wszystkiem jest najbardziej zadziwiającem, to to, że gdy wydany zostaje rozkaz, ograniczający w czemkolwiek swobodę krążenia samochodów, to natychmiast tego samego dnia, z największą bezwzględnością, jest on wprowadzony w życie i sypią się protokuły i osądy — ale dla furmanek i pijanych awanturników na kozłach zawsze serca p.p. posterunkowych są pełne wyrozumiałości i pobłażania.

Nie — naprawdę dość już tej nierówności — tych dwóch miar! Prawa w Polsce są jedne dla wszystkich i zaiste bat w ręku nie upoważnia jeszcze człowieka do wyraźnego ignorowania obowiązujących przepisów i do bezczelnych kpin z organów władzy.

KPT. STANISŁAW SZYDELSKI.

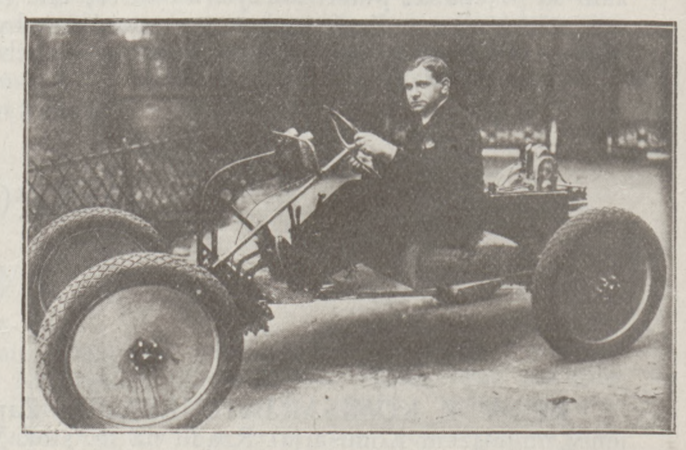
Samochodzik polskiej konstrukcji

Znany Czytelnikom „Auta" ze swoich ciekawych artykułów inż. Adam Glück, wykończył niedawno samochodzik własnej konstrukcji, który zawiera tyle ciekawych nowych myśli, że warto z nim zaznajomić szerszy ogół.

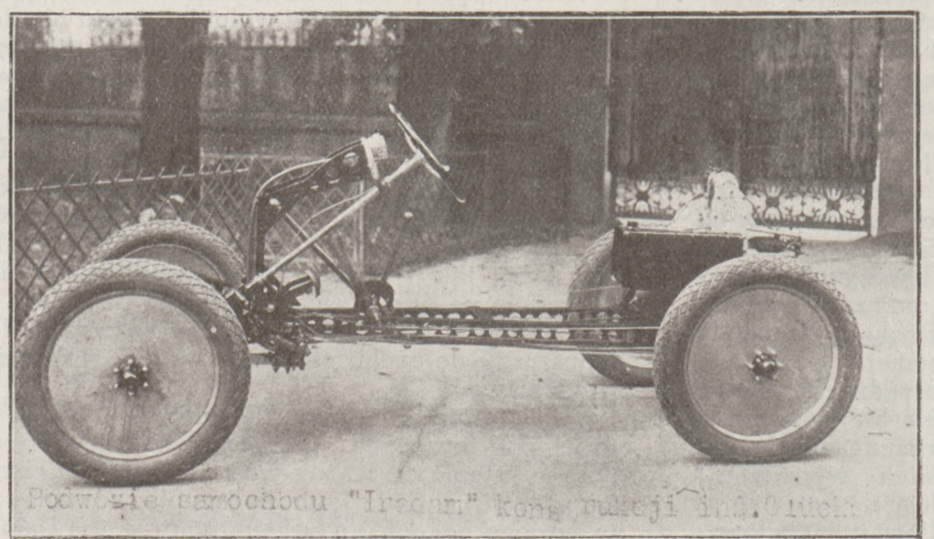
Tendencją konstruktora było stworzyć typ lekkiego, taniego pojazdu, dającego maksimum wydajności i wymagającego jaknajmniej wyszkolonego kierowcy.

Jak widać z fotografji (rys. 31), samochodzik ten jest bardzo prostej budowy, nie posiada długiego, pochłaniającego dużo mocy wału kardanowego, ani też łańcuchów — silnik umieszczony jest bowiem wprost na moście tylnym. Napędza on bezpośrednio półośki osadzone na przegubach.

Silnik dwucylindrowy o cylindrach przeciwległych, chłodzony jest powietrzem za pomocą turbiny, podobnie jak w Tatrze, jednak zaznaczyć muszę, że cała konstrukcja inż Glücka opracowana została już w roku 1921, co dokumentami zostało stwierdzone. Silnik połączony jest bezpośrednio ze zmiennikiem przekładniowym a z niego wychodzą półośki do kół



Rys. 31. Samochodzik inż. Glücka, którym wynalazca odbywa próby.



Rys. 32. Podwozie inż. Glücka widziane z boku.

tylnych. Dzięki zastosowaniu przegubów oś tylna jest giętka, a resorowanie tejże odbywa się dzięki jednemu resorowi poprzecznemu, umocowanemu pod osią (rys. 33). Reakcję popychającą wchłania resor i widełki. Nadwozie posiada kształt kroplowy. Może ono być wykonane z blachy, drzewa lub odlewu. Przy zastosowaniu nadwozia (karoserji) blaszanej nie potrzeba szkieletu drewnianego, gdyż poszczególne płyty połączone być mogą za pomocą zakładek (falców).

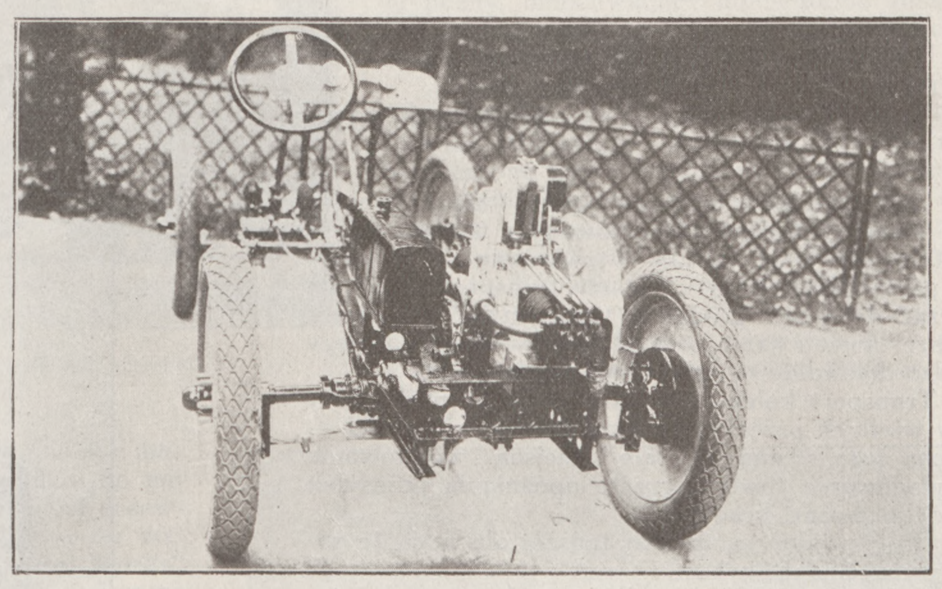
Ciekawe jest także rozwiązanie problemu rozruszania. Starter w tej konstrukcji jest mechaniczny, podobny do konstrukcji kick - starterów motocyklowych, co przy silniku 7-konnym, jest bardzo praktycznem i nie wymaga kosztownej instalacji starterowej. Przełącznik biegów jest tak połączony ze

sprzęgłem, że niemożliwem jest przełączanie biegów bez jednoczesnego wyłączania sprzęgła. Nowość ta, (zastosowana już zresztą przedtem w drezynach benzynowych), zapobiega uszkadzaniu trybów wskutek nieumiejętnego przełączenia biegów i nie pozwala na raptowne włączanie silnika tak szkodliwe dla całego mechanizmu.

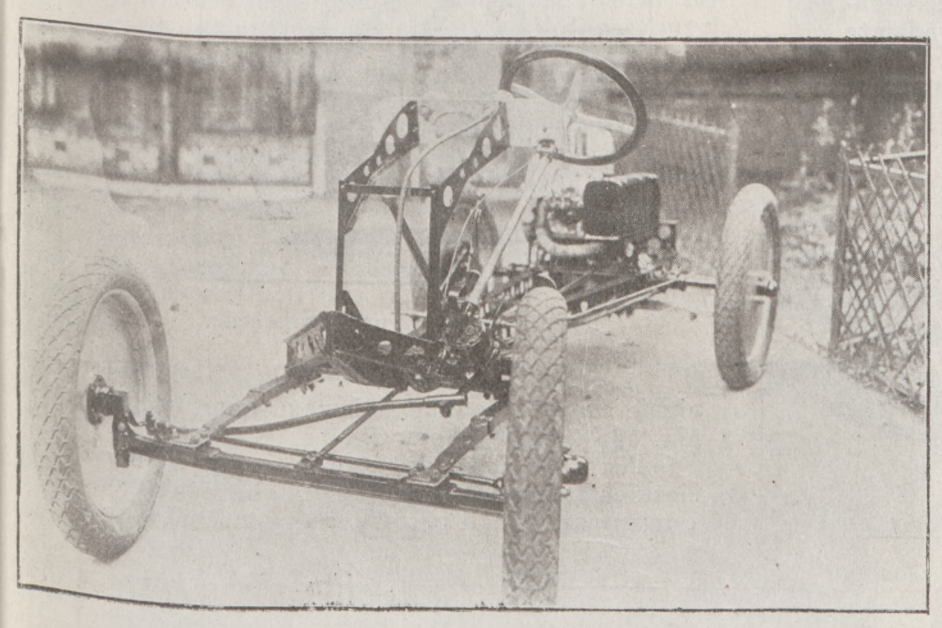
Siedzenia znajdują się pomiędzy osiami, co zmniejsza wstrząsy na złej drodze.

Ciekawy jest też wyrównywacz (dyferencjał) beztrybowy, systemu Fischera. Jest to ostatnia nowość techniczna. Tryby zastępują tu kulki stalowe. Wyrównywacz ten ma także tą zaletę, że na śliskiej drodze uniemożliwia ślizganie się jednego koła, co ma miejsce w zwykłych wyrównywaczach trybowych.

Rama podwozia zbudowana jest z wysokościennej walcówki profilowanej. Dla lekkości belki ramy są poprzewiercane szeregiem otworów. Podłużnice ramy są zbieżne ku przodowi (rys. 32) i wygięte na przodzie ku górze. Do podłóżnic przymocowane są resory ćwierćeliptyczne wzgl. kantilewery.



Rys. 34. Podwozie widziane z tyłu.



Rys. 33. Widok podwozia.

Tylny most składa się z trzech części: środkowej stałej, znajdującej się w bloku silnika i dwu bocznych, umocowanych w przegubach i wahliwych.

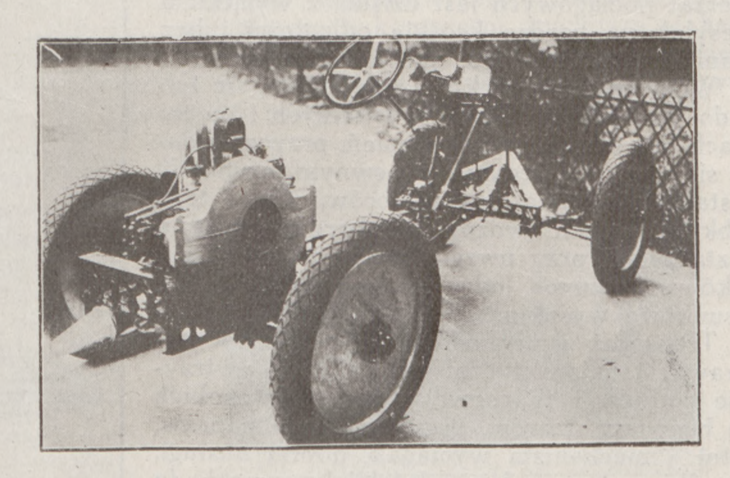
Zastosowane w silniku magneto (połączenie magneto z dynamo) dostarcza prądu do zapalania i oświetlenia.

Silnik samochodzika tego, ma pojemność 495 cm. sześc. i daje przy 1.800 obr/min. 6 KM. Mimo tak słabego stosunkowo silnika, samochodzik ten przy próbnych jazdach z obciążeniem trzech osób, rozwijał szybkość 60 km/godz. Wszystkie wzniesienia w okolicach Krakowa pokonywał łatwo, z tem samem obciążeniem. Zużycie benzyny 3¼ do 4 kg. na 100 km.

Trzeba jeszcze dodać, że w pierwszym egzemplarzu samochodzika, wykonanym kosztem inż. Glücka nie wszystkie części wykonane są ściśle wedle planów konstrukcyjnych — dla ekonomji zastępował konstruktor wiele części składowych takiemi, jakie udało mu się dostać na rynku, więc gdyby zaczęto robotę seryjną takiego typu, to wyniki byłyby jeszcze lepsze.

Cena samochodziku gotowego wykonanego w serji, wynosiłaby około 500 — 600 dolarów, więc samochodzik taki mógłby śmiało konkurować z wyrobami zagranicznemi, które zwykle wcale nie grzeszą zbyt sumiennem i precyzyjnem wykończeniem.

Gdyby inż. Glück był Francuzem lub Niemcem napewno już żyłby sobie wygodnie jako szef - konstruktor w fabryce samochodzików swego typu, u nas jednak kapitaliści wolą włożyć pieniądze np. w import pomarańcz lub kokainy, aniżeli w fabrykację samochodów, no i słusznie, gdyż w pierwszym wypadku nie mają do czynienia z Min. Pracy, ani ze związkami zawodowemi.



Rys. 35. Samochodzik inż. Glücka, widziany ze strony silnika.

INŻ. EUGENJUSZ MIERZEJEWSKI.

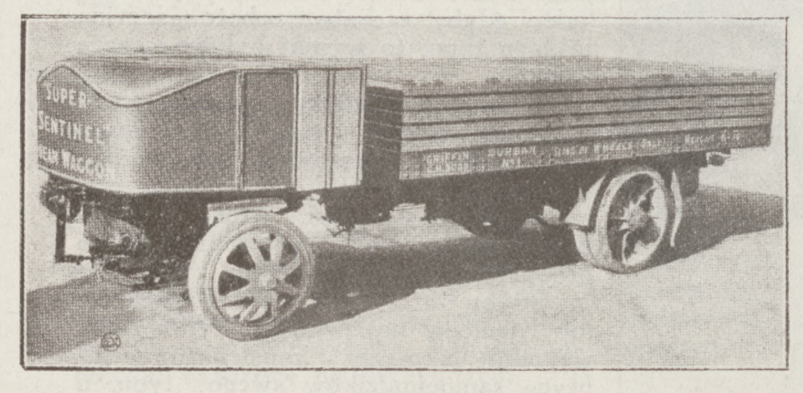
Parowy samochód ciężarowy

Każdy produkt, mający ogólne zastosowanie, musi być przetransportowany z miejsca, gdzie rośnie, wzgl. zostaje wytwarzany — do miejsca gdzie będzie zużyty. Koszta transportu musi się wliczać do ceny produktu, czasem są one nawet wyższe, aniżeli samego produktu — dlatego należy bardzo dokładnie tę sprawę przekalkulować.

Transport kolejami żelaznemi jest praktyczny przy wielkich przesyłkach i na dalekie odległości — ujemną jego stroną są stałe miejsca załadowania i wyładowania towaru, częste opóźniania przesyłek i ryzyko ewent. kradzieży.

Drogi wodne są daleko tańsze, ale mają te same wyżej podane wady.

Najlepiej więc i najtaniej wypada przesyłać towary kołami, a to z następujących powodów: transportować można dowolne ilości — towar idzie z miejsca wysyłki bez przeładowania do miejsca przeznaczenia — opakowanie może być lżejsze i tańsze — niebezpieczeństwo szkód przez kradzieże spada do minimum — towar może być wysłany w każdej chwili (bez liczenia się np. z rozkładami jazdy kolei czy też okrętów) i właściciel transportu może uniknąć także wszelkich opóźnień dostawy, gdyż ma możność osobistej kontroli ruchu.

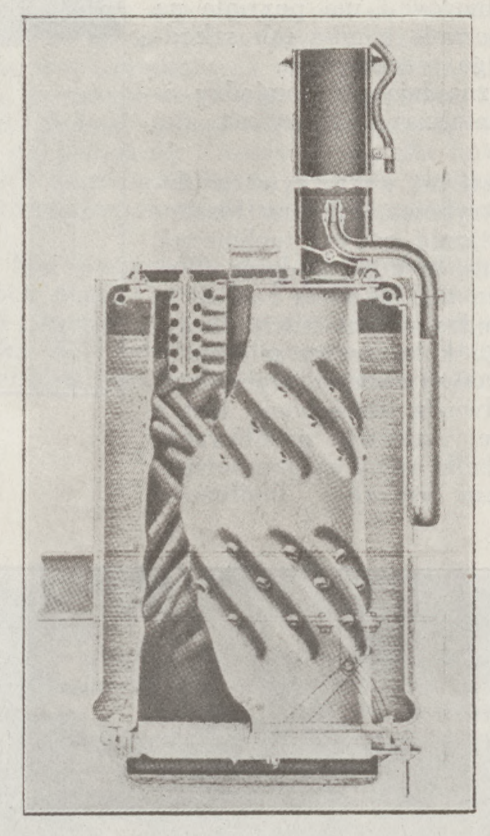


Rys. 36. Samochód przygotowany do wysyłki.

Zastanówmy się teraz nad rozmaitymi rodzajami transportów kołowych: użycie siły zwierząt pociągowych jest dzisiaj, z wyjątkiem przesyłek na bardzo krótkie odległości i bez ograniczenia czasowego, anachronizmem.

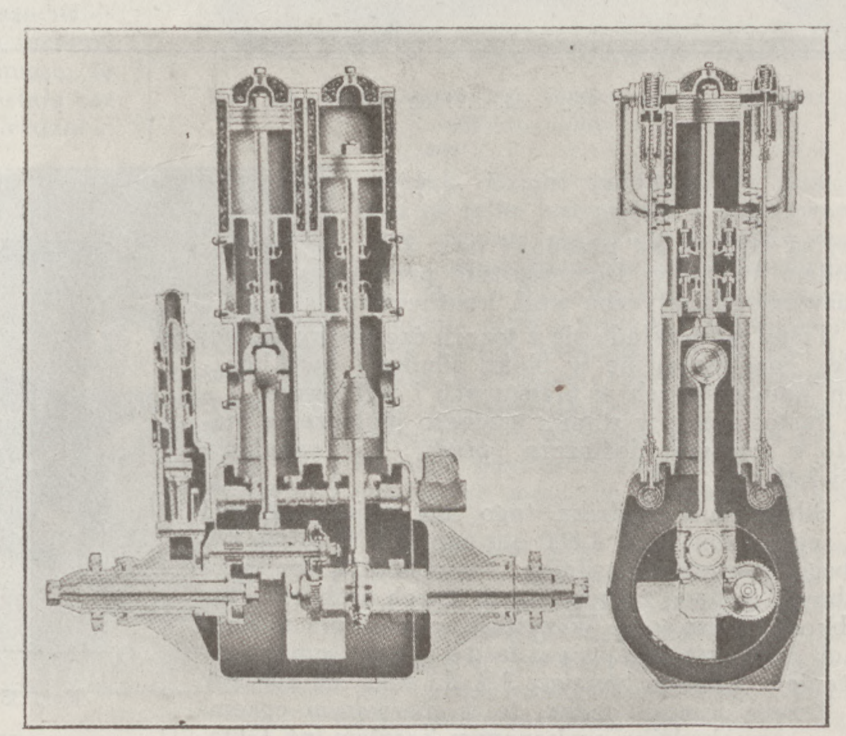
Wozy pędzone elektrycznie, nadają się tylko do transportów blizkich, lokalnych i na terenach bez silniejszych wzniesień, przyczem dadzą się one użyć jedynie w pewnym promieniu od stacji ładowania akumulatorów. Prócz tego szybkość takich wozów jest bardzo mała, a koszta ruchu przy uwzględnieniu różnych wydatków ubocznych (odnowienia baterji i t. d.), stosunkowo wysokie.

Transport samochodami benzynowymi jest wprawdzie najpraktyczniejszy, ale nie wytrzymuje kalkulacji finansowej z powodu wysokich cen benzyny, smarów, gum i ciągłych napraw. Motor i mechanizm wymagają dobrej obsługi, a środki pędne wydają właściciela samochodu benzynowego w ręce ich dostawców. Ostatnia wielka wojna wykazała dowodnie, jak dalece pewne specjalne warunki wpływają na utrudnienie nawet zupełnie uniemożliwienie używania tego środka lokomocji.



Rys. 37. Kocioł parowy samochodu.

Pozostaje więc do użycia przy wielkich ciężkich transportach jedynie odpowiednio zbudowany samochód parowy, który możnaby uru-



Rys. 38. Motor parowy samochodu.



Rys. 39. Parowe samochody ciężarowe „Sentinel".

chomić, mając do dyspozycji którykolwiek z materjałów opałowych, łatwych wszędzie do nabycia, jak: węgiel, koks, drzewo, węgiel drzewny, ropę naftową i t. d. Taki typ wozu wyprodukowała angielska firma „Sentinel-Works" i praktycznie wykazała, że są to dziś najlepsze i najtańsze samochody ciężarowe. Są one równie szybkie jak automobile benzynowe o tej samej pojemności, dają jednak daleko większą pewność ruchu i niepotrzebują nawet przy najbardziej intensywnej pracy, prawie żadnych napraw.

Pierwszy model typu „Sentinel" wypróbowano jeszcze w r. 1906, od tego czasu, pracowano stale na podstawie praktycznych doświadczeń nad ulepszeniem jego oryginalnej konstrukcji — a dziś olbrzymie zastosowanie, jakie te parowe samochody ciężarowe znalazły na Zachodzie, jest najlepszym dowodem ich niezwykłej wartości pod każdym względem.



Rys. 40. Pociąg o udźwigu 15 ton.

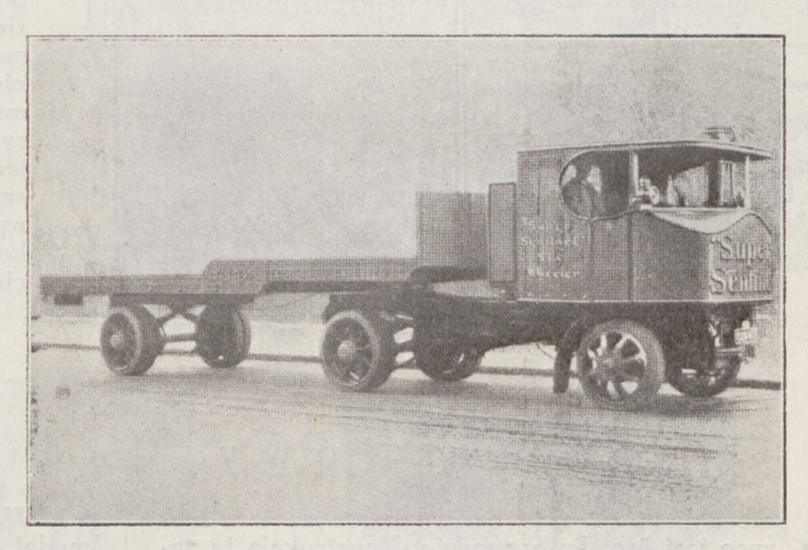
Budowa całego mechanizmu jest bardzo prosta a mianowicie:

Kocioł parowy, patentowanej konstrukcji, o ciśnieniu 16 Atm. (Rys. 37) zbudowano według systemu kotłów wodno - rurkowych z rurami ukośnie wstawionemi, celem ułatwienia szybkiego przepływu wody, a utrudnienia tworzenia się osadu kotłowego. Wewnętrzną część skrzyni ogniowej można łatwo zupełnie wyjąć i oczyścić bez demontowania zewnętrznych części. Precyzyjnie wykonana armatura, przegrzewacz pary, umieszczonej w komorze dymowej i podgrzewacz wody zasilającej, wykorzystujący ciepło pary wydmuchowej, umożliwiają bardzo wysoką oszczędność paliwa.

Do regulowania dopływu pary do cylindrów służą dwa wentyle: jeden uruchomiony ręcznie i powodujący zmianę chyżości maszyny — drugi nożny, umożliwiający momentalne zamknięcie dopływu pary na wypadek konieczności natychmiastowego zatrzymania wozu.

Motor również patentowanej konstrukcji (Rys. 38), ma dwa cylindry o średnicach 171 mm. i skoku 229 mm. — doskonale oliwione i zabezpieczone przed dostaniem się do nich zanieczyszczenia i kurzu. Ponieważ jest on silny i wprost połączony z tylną osią, robi znacznie mniej obrotów, aniżeli inne podobne typy i przez to jest znacznie ekonomiczniejszy.

Wentyle sterujące, systemu rurowego, jedynie nadające się przy używaniu pary przegrzanej, uruchomiają dwa wałki noskowe.



Rys. 41. Sześciokołowy samochód parowy o udźwigu 10 ton.

Wał korbowy zaopatrzony jest w oryginalny, również opatentowany dyferencjał, pracujący w oliwie i połączony z automatycznie działającemi sprzęgłami tarczowemi.

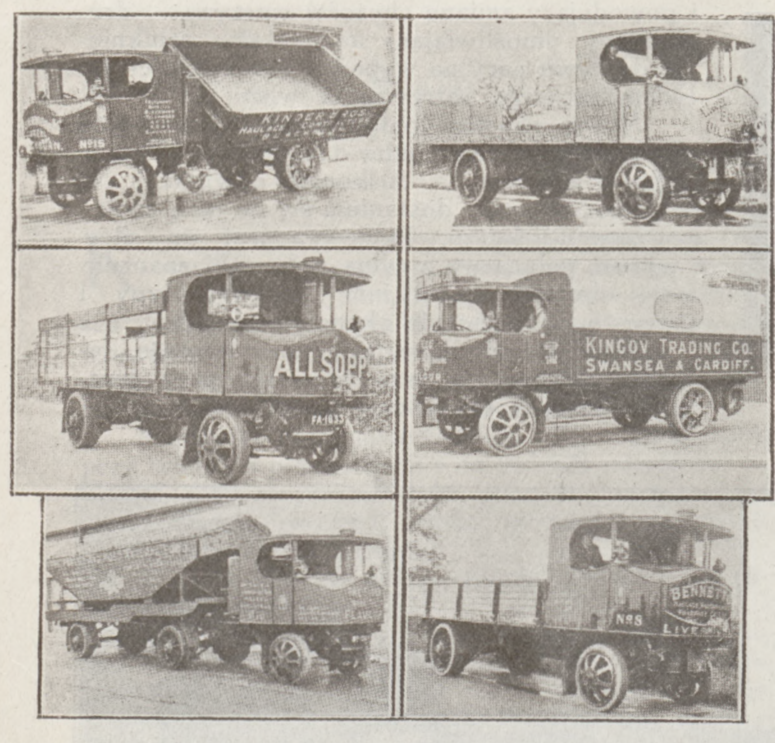
Pompę zasilającą prócz injektora, uruchamia przeniesienie kół zębatych wprost z wału korbowego.

Przeniesienie siły na tylne koła daje ich połączenie łańcuchowe z obu końcami wału korbowego. Koła ze stali zlewnej mają masywy gumowe.

Trzy hamulce umożliwiają natychmiastowe zatrzymanie wozu a mianowicie: silny hamulec powietrzny, stwarzany przez odpowiednie przerzucenie regulatora pary i chwilowe zamienienie motoru w kompresor powietrza — hamulec nożny, uruchamiany pedałem i działający na bębny u kół tylnych — wreszcie hamulec ręczny, działający również w podobny sposób.



Rys. 43. Omnibus parowy.



Rys. 42. Różnego rodzaju karoserje parowych samochodów ciężarowych.

Resory pół - eliptyczne, silne i długie, pozwalają na stosunkowo szybką i spokojną jazdę nawet po złych drogach. Aparat kierowniczy wzorowano na ostatnich modelach u samochodów benzynowych.

Zapas wody wystarcza na przebycie drogi około 80 km. (bez dopełnienia) — a zbiornik na materjał opałowy ma objętość odpowiadającą 120 — 240 km. jazdy, zależnie od jakości paliwa.

Rodzaj nadwozia stosuje się naturalnie do jakości materjałów transportowanych.

Bezpieczeństwo i pewność ruchu opisanych wyżej parowych samochodów ciężarowych, ich prosta i silna konstrukcja, brak łatwo psujących się części (gaźnik, magnet etc.), umieszczenie mechanizmu ruchu pod podwoziem i zwiększenie w ten sposób powierzchni ładownej przy małej stosunkowo długości całego wozu, którym można na miejscu nawrócić i wszędzie dojechać — a wreszcie łatwa obsługa całej maszyny dają niezwykle ekonomiczny i praktyczny środek lokomocji, tworzący coraz większą konkurencję dla benzynowych samochodów ciężarowych.

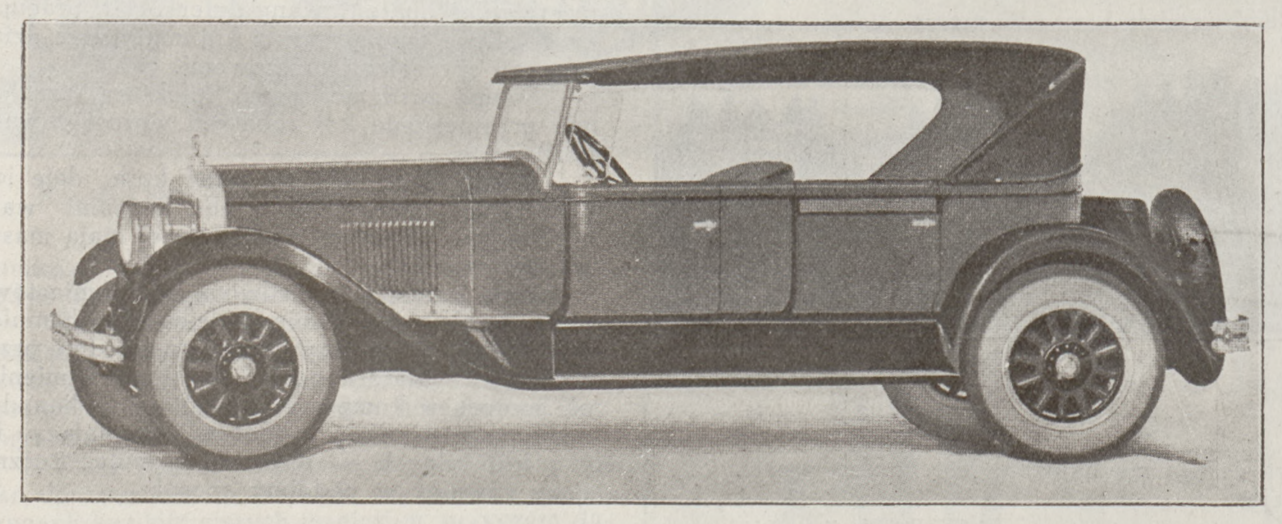
Nowy Cadillac

Samochodem obecnie bardzo modnym w Ameryce jest ósemka w rzędzie. Konstrukcja ta zapoczątkowana na tutejszym terenie przez „braci Deusenberg", konstruktorów samochodów wyścigowych, zainteresowała silnie publiczność amerykanską — zawsze żądną nowości. W rezultacie do budowy tego typu samochodów przystąpił cały szereg wytwórni z Duesenbergiem, Packardem i Hupmobilem na czele.

Wytwórnie samochodów z ośmiocylindrowym silnikiem widlastym (V), dotychczas bardzo tu wziętym i rozpowszechnionym — odczuły silnie konkurenta. Marką bardzo popularną a najmasowiej produkującą w tej klasie jest: Cadillac.

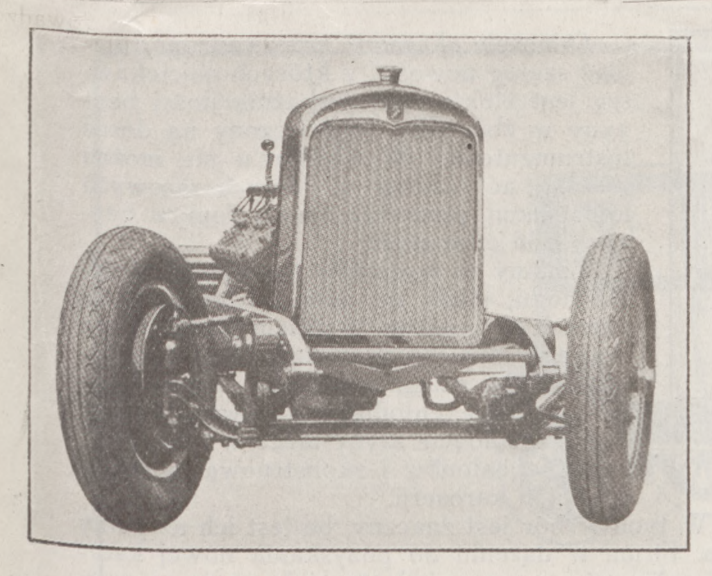
Firma ta wzorując się na samochodzie De Dion Bouton, wypuściła przed dziesięciu laty swój pierwszy 8-cyl. samochód, o pojemności 5,15 litra, który stopniowo ulepszany doczekał się roku 1923-go.

W wspomnianym czasie firma wypuszcza nowy model, oznaczony jako model V-63, mający skutecznie rywalizować z ósemką w rzędzie. Samochód ten reprezentował liczne nowości rzadkie jeszcze podówczas na rynku amerykańskim, jak np. hamulec na cztery koła, — ale główne udoskonalenie przeprowadzono w silniku. Mianowicie zamiast dotychczasowego wału korbowego silników 4-ro cylindrowych — zastosowano wał z korbami w dwuch płaszczyznach, zaopatrzony w przeciwwagi. Korby są tam rozstawione w ten sposób, że gdy popatrzymy nań z przodu i ustawimy tak, że pierwsza korba znajdzie się w pozycji odpowiadającej godzinie XII-ej na tarczy zegara, to korby: druga, trzecia i czwarta przypadną na godziny III-ą, IX i VI-ą. Inowacja ta dała niezwykle równy bieg silnika i jest najsilniejszym argumentem firmy w kampanji z ósemką w rzędzie.



Rys. 44. Touring 4-o osobowy „Cadillac"

Nie poprzestając na tem, firma przeprowadziła



Rys. 45. Nowa chłodnica „Codillac'a".

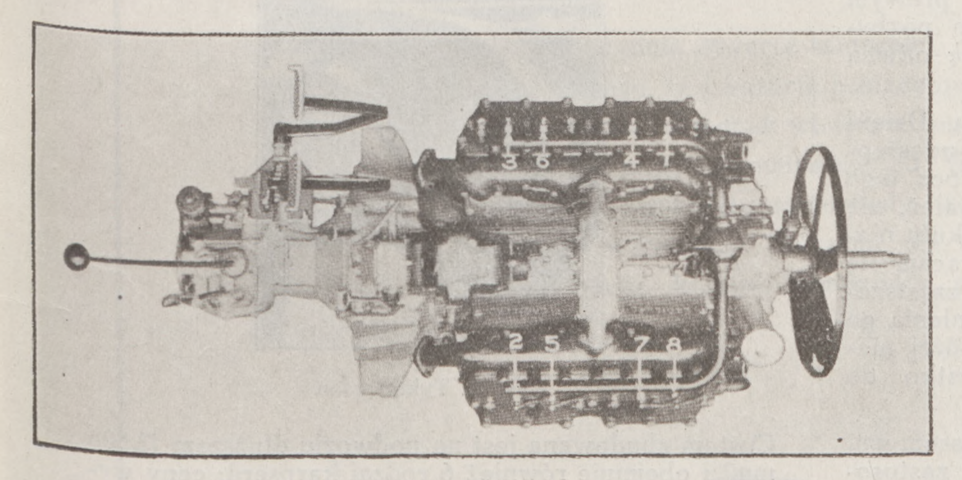
dalszą, szczegółową rewizję konstrukcji, rezultatem której jest model obecny, który przed kilku tygodniami wypuszczono na rynek.

Zmiany obejmują: dostosowanie wyglądu zewnętrznego do wymagań chwili, duże zmiany w podwoziu, w tem głównie w silniku, znaczną zniżkę cen dochodzącą przy niektórych typach do 500 dolarów.

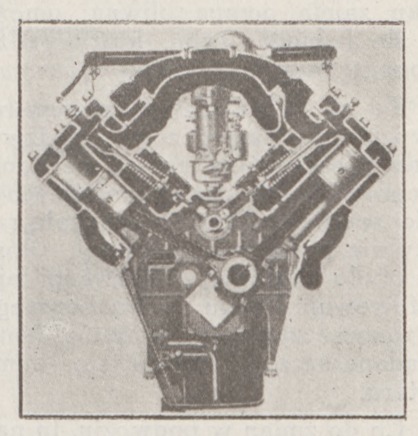
Zmiany w podwoziu miały na celu: uproszczenie dotychczasowej konstrukcji, lepsze udostępnienie pewnych części mechanizmu, zastosowanie najnowszych potrzebnych udoskonaleń. Wyraziło się to przedewszystkiem w znacznem, bo około 113 kg. wynoszącem, zmniejszeniu wagi podwozia i licznych, bardzo ciekawych zmianach, z których najważniejsze pozwolę sobie pokrótce opisać.

Pierwsze spojrzenie zatrzymuje się na nowej formie chłodnicy. Zerwano tu z charakterystycznym kształtem okrągłym, przechodząc na kształty zbliżone częściowo do Lincolna, częściowo do Hupmobila (45). Równocześnie spostrzegamy drugie pogwałcenie tradycji firmowych, mianowicie brak resorów platformowych z tyłu a zastąpienie ich półeliptycznemi, przy odpowiednio zmienionem zakończeniu ramy. Wreszcie rzut oka na silnik, gdzie dostrzegamy zmiany zasadnicze.

Przedewszystkiem więc: oczyszczenie przestrzeni pomiędzy blokami cylindrów. Dotychczas były tam, generator - starter, karburator i rozdzielacz prądu; takie umiejscowienie tych organów znacznie utrudniało dostęp do zaworów i powodowało cały szereg niedogodności konstrukcyjnych. Obecnie został tam tylko karburator. Rozdzielacz umieszczono z tyłu silnika już prawie poza blokami a dotychczasowej konstrukcji generator - starter w jednym aparacie — wogóle poniechano, zastępując ją t. zw. tu systemem dwujednostkowym. Znany ten system, przyjęty prawie przez wszystkie marki amerykańskie, w tym wypadku odbiega znacznie od przyjętych zwyczajów. Starter umieszczony jest pionowo, a tryb jego zazębia się z trybem czołowym na kole zamachowem. Trub ten nacięty jest na specjalnym pierścieniu (jak u Forda); w razie złamania zębów wymienia się pierścień a nie całe koło zamachowe. Generator umieszczono z przodu silnika i dano mu napęd pasowy, a z drugiej strony koła pasowego umocowano wentylator. W ten sposób wyeliminowano jeden łańcuch i połączoną z nim skomplikowaną regulację u końca wału rozrządczego.

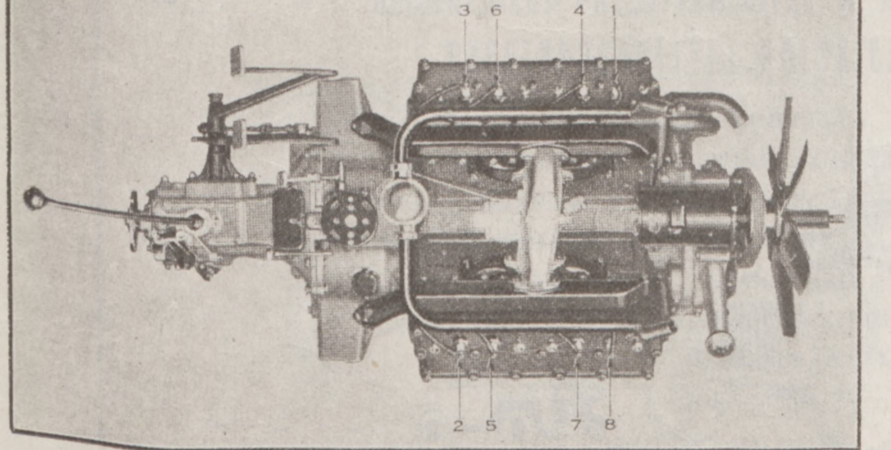


Rys. 46. Silnik V — 63, (cyfry oznaczają kolejność zapłonu).

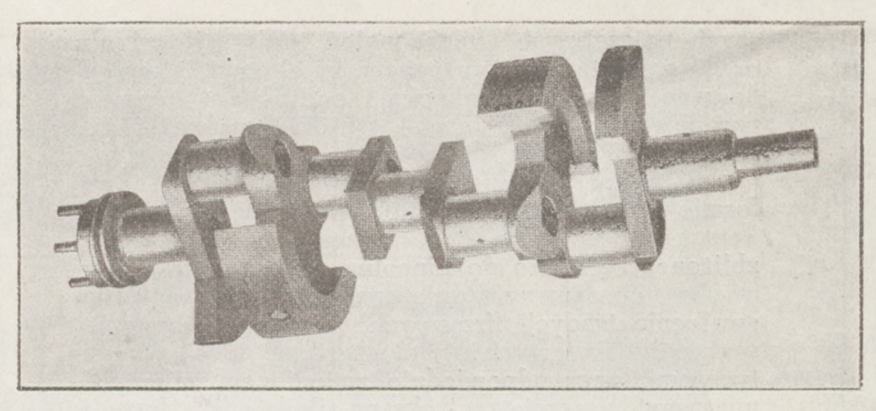


Rys. 48. Przekrój silnika nowego modelu.

Odnośnie ostatniego przeprowadzono również daleko idące uproszczenia. Mianowicie zaniechano systemu popychaczy pośrednich, tak że wał rozrządczy działa teraz bezpośrednio na popychacze zaworów. Stało się to możliwe dzięki wspomnianemu oczyszczeniu przestrzeni między blokami i zyskaniu w ten sposób miejsca dla skośnie umieszczonych zaworów, będących już na jednej linji z wałem rozrządczym. Udoskonalenie to i wyrzucenie jednego łańcucha upraszcza znacznie wymianę wału rozrządczego, która to czyn-



Rys. 47. Silnik nowego modelu (cyfry oznaczają kolejność zapłonu).



Rys. 49. Wał korbowy.

ność poprzednio powodowała konieczność rozbiórki prawie całego silnika.

Dużym zmianom uległ również system chłodzenia. Chłodnicę rurkową zastąpiono ulową i zaniechano termostatów do kontroli obiegu wody. Natomiast wprowadzono termostatycznie kontrolowane okienniczki na zewnętrznej stronie chłodnicy, wystawiające ją na działanie wiatru w zależności od ciepłoty silnika. Również ograniczono się do jednej pompy wodnej, którą jest zwiększona odpowiednio pompa lewego boku, a miejsce pompy w prawym bloku zajęła pompa oliwna; umożliwiło to pozbycie się jednego trybu, który pędził pompę oliwną w poprzedniej konstrukcji.

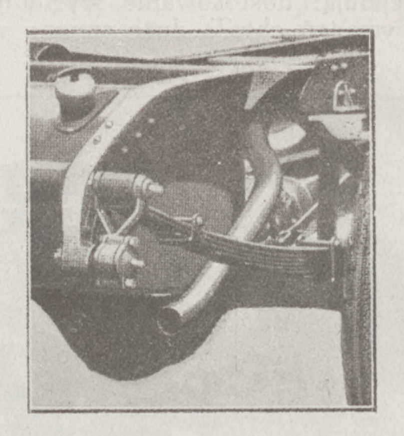
To są najważniejsze zmiany w silniku. Dzięki nim znacznie uproszczono i nadzwyczajnie udostępniono poszczególne części mechanizmu. Prócz tego przeprowadzono szereg mniejszych udoskonaleń, nie mniej ważnych, których szczupłe ramy artykułu niestety nie pozwalają mi opisać. Głównie obracają się one około aktualnej dziś kwestji lepszego i częstszego filtrowania oleju i jaknajlepszego uchronienia go od rozpuszczającego działania benzyny, której niepożądane szczątki dostają się mimo wszystko do karteru.

Co do zmian w podwoziu, to najważniejszem jest wprowadzenie innego typu resorów. Dalej zastosowanie balonów, na które ta klasa samochodów dopiero niedawno przeszła. Przeprowadzono również drobne zmiany w osi tylnej i w skrzynce biegów. Uproszczono elastyczne zawieszenie mostka odbierającego reakcję kół tylnych i przeprowadzono go na lewą stronę wału kardanowego. W dążeniu do zmniejszenia wagi samochodu użyto nieco cieńszej stali na budowę ramy.

Odnośnie akcesorji, wprowadzono również szereg nowości, z których najciekawszą jest elektryczny wskaźnik ilości benzyny w zbiorniku, umieszczony na desce instrumentowej. W Cadillac'u nie można zastosować żadnej z dotychczasowych konstrukcji, ponieważ ma on dopływ benzyny pod ciśnieniem.

Zmiany w wyglądzie zewnętrznym samochodu, miały na celu zbliżenie go do ósemek w rzędzie, a zatem nadanie mu wyglądu długiego w stosunku do wysokości. Cel ten osiągnięto przez wspomniane zastosowanie chłodnicy o nowym kształcie, przesunięcie szyby nieco w tył, zastosowanie balonów i skonstruowanie odpowiednich karoserji.

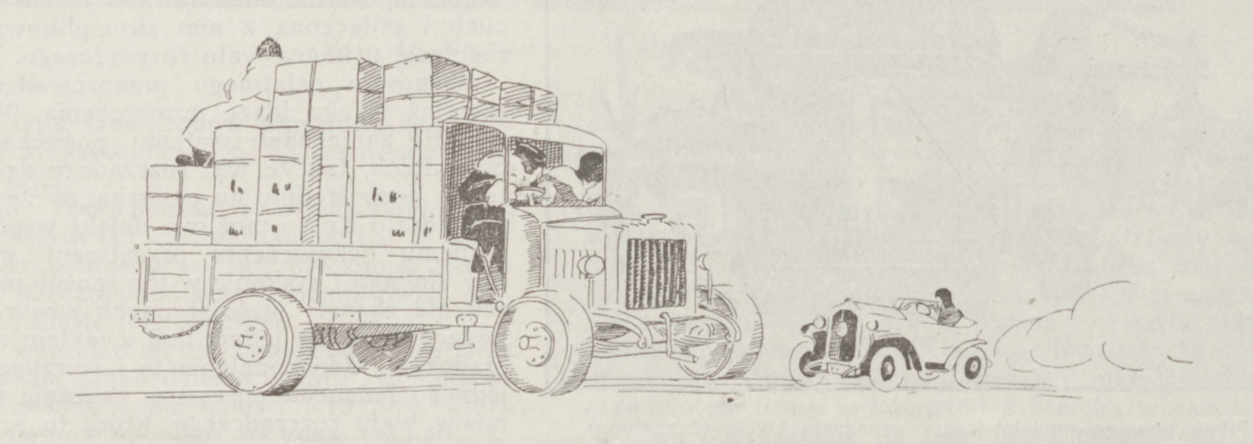
W tych wybór jest znaczny, bo jest ich aż pełny tuzin. Firma w dążeniu do pozyskania nowej kategorji nabywców wprowadziła tu ciekawą innowację. Podzielono wyroby na dwie kategorje. Standard (tańszą) i Custom (droższą). Serja Standard zbudowana jest na krótszem (rozstaw osi 3.335 mm.) podwoziu i obejmuje 6 rodzai karoserji; samochody w tej klasie kosztują od dol. 2.995 do 3.435. Serja



Rys. 50. Tylny resor.

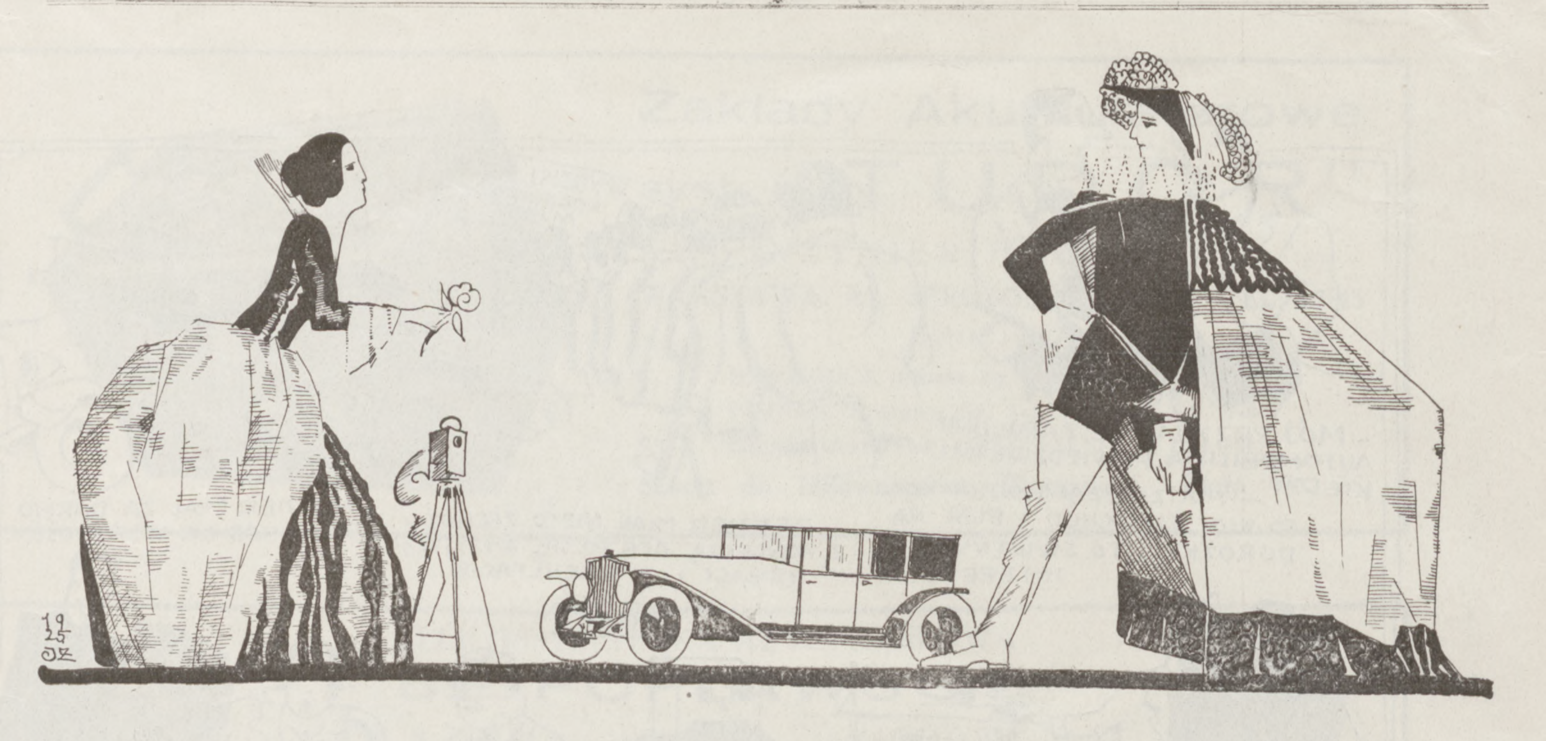
Custom zbudowana jest na podwoziu dłuższem (3.505 mm) i obejmuje również 6 rodzai karoserji; ceny wynoszą od dol. 3.250 do 4.485. Różnica polega w jakości karoserji, ekwipunku i ilości oferowanych kolorów. Charakterystycznem jest jednak, że w serji Standard niema wcale samochodów otwartych. Jest to wynik olbrzymiego postępu w amerykańskim przemyśle karoseryjnym, który obecnie może budować taniej karoserje kryte od otwartych nawet dla tak wysokiej klasy samochodów, co Cadillac.

Z. S.





Historja jakich wiele



Melpomena w aucie

Ze wszystkich kobiet, które kiedykolwiek jeździły autem, najniesłorniej zachowywała się dotychczas pani Melpomena.

Zaczynało się od tego, że usiłowała wsiąść do samochodu, obuta w koturny...

Dobrze jeszcze, jeżeli chodziło o dużego Fiata, Minerwę, Steyra, Austro-Daimlera, czy inną 60-kę...

Ale Citroën?

Było też zwykle dużo kłopotu z jej koafiurą, manicurem, z jej rzęsami, rumieńcami, kolorami — i t. d.

A cóż dopiero kostjumy!

Raz jej się krynolina nie mieściła w ciasnym Fordzie, to znów, kedyindziej, kłóciło się Ludwikowskie, czteropiętrowe uczesanie — z lakierowanym wierzchem, o hełmach antycznych, o włóczniach czterometrowych — nie było nawet mowy; zaledwie kilka razy pogodziły się ze sobą: Melpomena — i maszyna.

...W jakiejś rewji Perskiego Oka, czy innego Qui-pro-quo...

...W jakimś Teatrze Niewiarowskiej, czy też Nowościach...

...W jakimś spółczesnym skeczu...

Melpomena? To nie jest wcale Melpomena, tylko jest siostra mleczna, Terpsychora;

Melpomena? Histeryczny i kapryśny babsztyl! O, wczoraj, z panną Polyhymńją... Było zupełnie co innego! Czarująca kobieta! A jaka zgodna! To wierutna blaga, że Melpomena jest córką Zeusostwa Mnemuzynostwa: córką dorożkarza i praczki warszawskiej — tak! Ale nie Zeusa, czupiradło jedne!

— — — — — — — — — — —

A działo się to wszystko w czasie, kiedy właśnie nie kto inny, tylko urocze Ma.ickie, Ma.drowiczówny, Cwik.ińskie, Przybyłko-Po.ockie, Pa.cewiczowe, Lesz.zyńskie, Bryd.ińskie, Koś.ieszanki, Ge.lówny, Broni.zówny, O.don-So.nowskie, Ja.kowskie, Go.-czyńskie, Lindo.fówny, Rom.ówny, Roma.ówny, Ka.-ińskie — owładnęły sercami kierowców aut...

Boleść była z tego powodu niesłychana. Żal. Rzewność serc, pomieszana ze łzami...

I w takich właśnie terminach, w takiej, wyrażając się poprawną polszczyzną, „obstanówce" — dokonała się rzecz wielkiej wagi: gdy Melpomena asymilowała się w aucie z takim trudem — uradzono wołej asymilować auto — u niej, u pani Melpomeny.

Pierwszy wóz (pilotowany zapewne przez Liefeldta... Boże, jak się nam ten człowiek sprzykrzył!) wjechał ozdobnym łukiem do buduaru najpiękniejszej z pięknych...

A potem drugi wóz, potem trzeci, potem czwarty...

I powstało w ten sposób bractwo. Ściślej: powinowactwo. Melpomeny z autem, w odwrotnym porządku.

Na samym końcu zaś, dyskretnie, zajechał przed któryś z teatrów sam redaktor Mo.stin, który przygazował na swoim słynnym, hermetycznie zamaskowanym, małym Fiacie.

Hasło: „Gaz"!

Odzew: „Melpomena"!

Złączyły się przedziwnie w harmonijny akord: męski baryton Redaktora i dzwięczny sopran bohaterki.

I stało się, że przestano zamieszczać artykuły kpt. Szydelskiego, dotyczące konstrukcji motorów, że przestano drukować rady: „Jak kupić auto"? (Porównaj, Wotowskiego: „Jak kupić konia"?) — i te wszystkie komunikaty klubowe, i wiadomości o stanie toru w Montlhèry — i rzecz o nowym karburatorze „Eros" — rzecz o nowej oponie „Invulnerable" — zaczęto natomiast drukować recenzje ze sztuk teatralnych.

Oczywiście, pisano te recenzje stylem... automobilowym.

— — — — — — — — — — —

„Szeherezada — czytaliśmy w pierwszej — jest doskonałą maszyną, przynoszącą zaszczyt swemu konstruktorowi. Wszystko się da powiedzieć o inżynierze Rimskim-Korsakowie, tylko nie to, żeby nie znał konstrukcji. Puszczona z maksymalną chyżością, wykonywa przez czas pewien na gościńcu „Tańce Połowieckie", poczem lądując szczęśliwie w „Jeziorze łabędziem". Gang — znakomity. Szmolc — bez zarzutu".

„Faust — czytamy w drugiej recenzji — jest dźwignięciem szczerego genjuszu. Olbrzymia ilość

cylindrów, skomplikowana struktura maszynerji, niebezpieczna skądinąd, napęd wręcz metafizyczny — olśniewają. Na polskie gościńce nie okazał się „Faust" praktycznym, jak stwierdził inżynier Boy-Zeleński, powaga w tych sprawach..."

„Rewizor" — stoi gdzieindziej, en toutes lettres — nie jest nic, a nic gorszy od Lincolna. Marka wyborna, nienowa, ale wciąż aktualna. W garażu Bogusławskiego nadano maszynie chód nieco parskający. Źle wyregulowano obroty. Należy się spodziewać, że pod doświadczonym kierownictwem doskonałego montera, pana Zelwerowicza, maszyna „Rewizor" pokaże, co może. W każdem razie, stwierdzić należy, że każde nowe okrążenie toru dokonywało się w lepszym czasie, niż poprzednie".

O „Polskim".

„Król — ale nie ten Częstochowski, posła Ćwiekowskiego, tylko autentyczny król, rasowy — król Rolls - Royce! Skarosowany — znakomicie. Podwozie — pierwsza klasa".

„Orzeł, czy reszka" — Verneuil, przystosowane do polskich mostów przez Z. Kleszczyńskiego. Na wybojach nie rzuca, w miejscach śliskich nie zamiata — w najbardziej ryzykownych momentach, na wirażach, trzyma się cnoty, jak przedwojenna pensjonarka. Arcydzieło automobilowego sentymentu, oświetlone genjuszem hrabiów de Varigny..."

„Dajemy dolary" — sygnalizuje Perskie Oko — każdemu klijentowi, który wyrazi chęć kupna naszego wozu. Dzieci i starozakonni otrzymują tylko połowę, z powodu nadprodukcji".

„Puść go kantem" — woła Qui-pro-quo, stentorem Kitaja, wyjeżdżającego do Południowej Ameryki — na co z oficyn warszawskiego Austro - Daimlera płynie cudny śpiew: „Łabędziu mój"...

— — — — — — — — —

Takiem oto pokłosiem otwiera się „flirt z Melpomeną" w aucie.

Nie dorósł jeszcze do hieratyzmu inwencyj Boya, albowiem Boy pisał, mimo wszystko, spokojniej.

Naciskając akcelerator, dochodzimy do frenezji... Zapewne następny rozdział flirtu będzie klasyczniejszy.

Dowiemy się zeń o momentach niesłychanie erotycznych, z Melpomeną i samochodem najściślej związanych...

Tytuł tego bliskiego raidu w dziedzinę gazu i teatralności będzie brzmiała — Auto i Ona — Tylko dla dorosłych.

TADEUSZ LILPOP.

Wrażenia z podróży z Turynu do Warszawy

Dowiedziałem się, że przyjaciel mój, pan Zygmunt Rakowicz, Dyrektor Syndykatu Handlowego, a zarazem generalny przedstawiciel samochodów Lancia i Ansaldo, wybiera się w podróż samochodem „Lancia" z Turynu do Warszawy, a mając wolne miejsca w samochodzie, proponuje współudział w wycieczce. Po krótkim namyśle, zdecydowałem się na tę podróż, jak również kolega mój, J. Ż. który zelektryzowany wiadomością, przyjechał na tychmiast, by załatwić ostatnie formalności przed wyjazdem.



Pogoda zapowiadała się pięknie. Pan Rakowicz oczekiwał nas w Turynie i przygotowywał maszynę do drogi. Wybrał na tę podróż małą Lancię - Lambdę, znaną ze swej zwinności na terenie alpejskim. Dlatego też przejeżdżając koleją drogą przez Tarvisio, robiło nam się chwilami ciepło, gdyśmy oglądali z okien wagonu niebezpieczne wiraże, spadki i wzniesienia dróg alpejskich. Niestety brak czasu nie pozwolił nam zatrzymać się w Wenecji, którą chcieliśmy zwiedzić, i z włoskich rozkoszy raczyliśmy się tylko sławnym Chianti. Na dworcu w Turynie czekał nanas nasz przyszły gospodarz samochodowy i zapowiedział, że nazajutrz ruszamy. Nie było więc czasu do stracenia na wypoczynek po podróży. Tego samego dnia poszliśmy zwiedzić w Turynie co się dało.

Jest to miasto oryginalnie budowane, zakrojone na stolicę królewską. Zwłaszcza charakterystyczne są arkady, pod któremi w czasie deszczu można przejść suchą nogą nieledwie całe miasto. Ruch na ulicach był ożywiony, choć Włosi, ze względu na gorąco, wyjeżdżają w tym okresie na wieś lub nad morze.

Tegoż dnia wybraliśmy się na wycieczkę w sąsiednie góry, by uraczyć się cudownym widokiem na dolinę rzeki Po i zarazem zwiedzić groby królewskie na górze Superga. Zarząd fabryki Lancia dał nam do dyspozycji jedną z próbnych maszyn, delegując nam jako szofera t. zw. essayeur'a. Droga w góry prowadziła stromo, wąskim żlebem i stanowiła właściwie jeden zakręt bez przerwy. Gorący Włoch puścił się odrazu szalonym pędem pod górę, jadąc w najostrzejszych zakrętach 50 i więcej kilometrów na godzinę. Jeżeli można powiedzieć, że włosy komuś deba stają, to kolega Ż. i ja byliśmy w owej chwili wiernem odzwierciadleniem tego przysłowia. Nie wiedząc poprostu gdzie jedziemy i co kryje się za najbliższym zakrętem, wsłuchiwaliśmy się tylko w ryk maszyny do wtóru z sygnałem. Włoch, a przynim Rakowicz, siedzieli sobie najspokojniej, pierwszy dlatego, że drogę tę codzień kilkakrotnie odbywał, a drugi, że sam tak po warjacku jeździ. Odetchnęliśmy, zajechawszy na górę Madelaine, skąd roztoczył się przed nami cudowny widok. Miejsce naszego postoju jest jakby opoką wśród olbrzymiej równiny, której horyzont ze wszystkich stron zamykają niebotyczne, śniegiem pokryte Alpy, niższe jedynie od strony południowej, od Morza Śródziemnego. Pan



Rys. 51. Jedna z sal fabryki Lancia.

Rakowicz wymieniał nam poszczególne wierzchołki Alp: oto Mont - Cenis, tam przejazd do Francji, dalej znów Mont - Blanc, a tamtędy idzie droga, którą jutro mamy zapuścić się w Alpy. Zjazd z góry nie wiele był lepszym od wjazdu, ale ostatecznie szczęśliwie zajechaliśmy przez Superkargę z powrotem do Turynu.

Nie mogę pominąć wrażeń naszych ze zwiedzenia bazyliki na górze Superkarga; są tam wspaniałe groby królewskie, które przypominały nam sławne pamiątki i grobowce Wawelu.

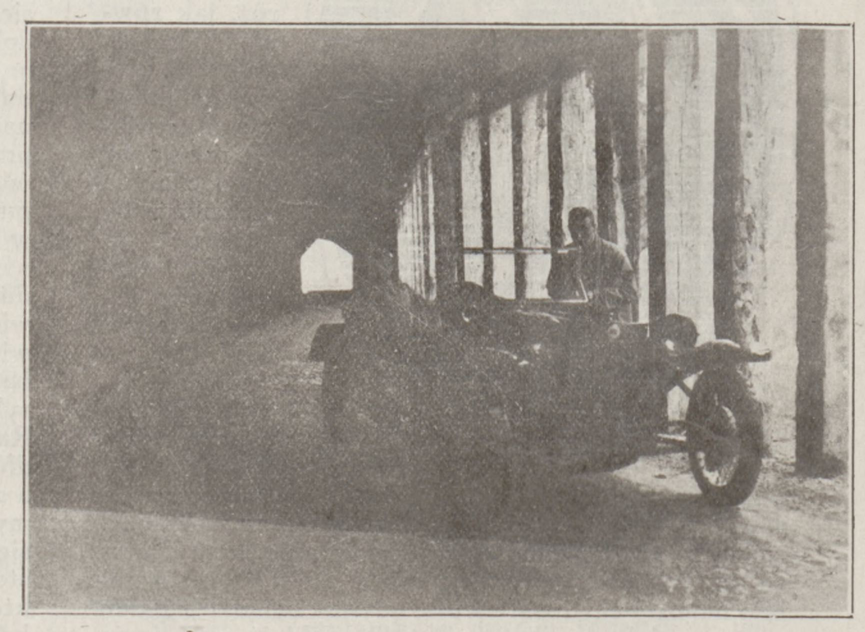
Powróciwszy do Turynu, pojechaliśmy natychmiast zwiedzić reprezentowane przez pana Rakowicza fabryki. Pierwsza wizytę złożyliśmy fabryce Lancia, gdzie przedstawił nas pan Rakiewicz dyrektorce handlowej Signorinie F. młodej, czarnookiej i pełnej temperamentu Włoszce, która kieruje całą sprzedażą tej dużej fabryki. Na prośbę p. R. by wolno nam było zwiedzić fabrykę, chetnie się zgodziła, jednak z tem zastrzeżeniem, że p. R., znając dobrze fabrykę, będzie nas oprowadzał i objaśniał, gdyż wszyscy urzędnicy są poprostu przeciążeni pracą.

Pierwszy raz dopiero zwiedzałem fabrykę samochodów, urządzoną na wielką skale, nie co do wielkości wprawdzie produkcji, lecz co do organizacji. Fabryka Lancia wypuszcza dziennie siedem do ośmiu małych maszyn typu Lambda, jedną ciężarówkę i jedną dużą maszynę osobową. Co do rozmiarów fabryki pod względem ilości robotników, jest fabryka Lancia drugą z rzędu we Włoszech po Fiacie. Imponujące wrażenie robią olbrzymie hale, przepełnione wszelkiego rodzaju maszynami do obróbki części i do badania ich. Huk jest poprotsu ogłuszający. W ciągu półtora godziny zwiedziliśmy wszystkie biura i warsztaty i mimo chaosu, jaki powstał w naszych głowach przy pospiesznem oglądaniu całego urządzenia fabryki, mogliśmy się jednak zorjentować w całej produkcji tej ogromnej organizacji, będącej dziełem jednego człowieka, zbudowanem jego własną pracą. Jest nim sam konstruktor Lancia, którego mieliśmy sposobność poznać osobiście, a który stoi na czele fabryki, zawsze pełen nowych pomysłów.

Na drugi dzień rano zwiedzaliśmy jeszcze wytwórnię „Ansaldo", drugą turyńską fabrykę samochodów, która również zaimponowała nam swoją potężną organizacją, powstałą zaledwie w ciągu kilku ostatnich lat. Właścicielem tej fabryki jest towarzystwo akcyjne.

Tegoż dnia wieczorem wszystko było przygotowane do drogi. Nowiutka maszyna, koloru czerwonego, stała już przed naszym hotelem, przybrana w sztandar włoski i znak klubu, którego pan Rakowicz jest członkiem. O godzinie 8 wieczór, dnia 8 lipca, załadowaliśmy na nią swoje bagaże, by wyruszyć w drogę nie wprost na Medjolan, lecz na Rivierę włoską, w osattniej bowiem chwili zmieniliśmy plan podróży, pragnąc ujrzeć jeszcze cudowną Genuę i Morze Śródziemne.

Krętemi drogami wyjechaliśmy z Turynu, nie mogąc się w pierwszej chwili dostać na właściwy gościeniec, w kierunku na Pegli przez miejscowość Voltri, położoną nad włoską Rivierą. Wieczór był piękny; zaraz za Turynem okolica stawała się falista a przed sobą widzieliśmy wzniesienia górskie, sięgające około 1.000 m. nad poziomem morza. Ludzie wracali od pracy i powoli na polach i winnicach zapadał spokój, wzmagał się natomiast ruch po wsiach, oświetlonych elektrycznem światłem. Wieczór się zrobił późny, gdyśmy zajechali przez Villanova do Asti. Jeść nam się chciało porządnie, ale „twardy" Rakowicz twierdził, że niema czasu na kolację, którą możemy zjeść dalej, ażeby wykorzystać jeszcze zmrok i piękne widoki wieczoru. Po krótkiej dalszej podróży wjechaliśmy w Alpy Nadmorskie. Było już zupełnie ciemno i księżyc wszedł na czyste, bezchmurne niebo. Trudno poprostu opisać wrażenia, jakie przeżywaliśmy, podziwiając piękną, dziką okolicę na tle gwiaździstego nieba i bujnej roślinności. Trudno było nam poprostu nie uledz pokusie, aby przejeżdżając przez jedną z rzeczek górskich, nie zatrzymać samochodu, nie zgasić światła i nie przyjrzeć się w bezwzględnej ciszy tej cudownej naturze, poddając się wyjątkowemu nastrojowi. Niestety marzenia nasze szybko musiały



Rys. 52. Tunel kuty w skale przy wjeździe na przełęcz Stelvia (2.800 m.).

się rozwiać, gdyż czas naglił. Mieliśmy jeszcze jedno dotychczas nieznane nam wrażenie: przejeżdżając już niedaleko wybrzeża przez któreś z pasm górskich, zostaliśmy odurzeni zapachem lasu magnolji. Noc była już późna, kiedy stromą drogą zaczęliśmy wśród nieskończonych zakrętów, zjeżdżać z gór na brzeg morski. Tu znowu okrzyk podziwu na widok morza, pławiącego się w świetle księżyca i obramowanego wzdłuż brzegu palmami.

Mieliśmy zamiar zanocować odrazu w Voltri, lecz hotel tamtejszy był tak mało ponętny, że woleliśmy, mimo, że było już po północy, wyruszyć w dalszą drogę, aż do samej Genui. Po drodze znaleźliśmy w miejscowości Pegli odpowiadające nam położeniem i wyglądem schronisko, hotel Mediterranée i tam zanocowaliśmy. Wybraliśmy sobie pokój na najwyższem piętrze i pomimo dużego zmęczenia, posiedzieliśmy jeszcze parę minut na tarasie, by spojrzeć na tę cudną naturę i posłuchać szumu morza.

Rys. 54. Ostatni widok przy wjeździe na Stelvio 2800 m.

Na drugi dzień rano zajechaliśmy do Genui. Niestety nie sprzyjała nam pogoda i dlatego mogliśmy tylko powierzchownie zwiedzić górzyste i ładnie położone miasto. Nie zachwyciła nas zbytnia czystość miasta, a przytem ucieszyłem się, zauważywszy, że bruki tak ruchliwego miasta nie są wcale lepsze od osławionych bruków naszych prowincjonalnych miasteczek. Po dwugodzinnem błądzeniu po wszystkich ulicach, wyruszyliśmy w drogę do Medjolanu. O tej drodze nie mógłbym rzeczywiście dużo napisać, gdyż z wyjątkiem pierwszych kilometrów, gdzie Lancia w terenie górskim na drugim lub trzecim biegu, „ryczała" niemożliwie, spałem prawie całą drogę. Wypadło mi siedzenie z tyłu, a przy zamkniętej budzie i bokach, zdawało mi się, że siedzę w wygodnym fotelu klubowym, który się lekko kołysze. Na kilku odcinkach tej drogi budziłem się tylko, gdyż zdawało mi się, że jestem na pięknym gościńcu Sochaczew — Warszawa, droga bowiem, którą jechaliśmy, mimo, że jest jedną z głównych arterji wycieczkowych Medjolan — Genua, jest tak fatalna, że chwilami w dziurach można całe koło zgubić.

Po południu zajechaliśmy do Medjolanu. Tu zwiedziliśmy tylko sławną katedrę i po załatwieniu kilku formalności w konsulacie polskim, puściliśmy się zaraz w dalszą drogę, by jeszcze wieczorem zanocować nad jeziorem Como.

Wyjechawszy z Medjolanu mogliśmy zaraz budę złożyć, gdyż nieco wypogodziło się, zato mieliśmy aż do sławnego z wyścigów samochodowych miasteczka Monza, błądzić po polnych drogach, gdyż Włosi przebudowując obecnie gościniec z Medjolanu aż do Monzy na przestrzeni jakichś 15 km. zamknęli całkowicie ruch. Z Monzy ruszyliśmy już całym pędem do jeziora Como. Tu już zaczynał sobie Rakowicz używać na swej Lancii, pędząc na zakrętach, pod górę i nadół, niesłuchając wcale naszych niewyraźnych chwilowych uwag.

Zdaleka już z jednego wzniesienia zobaczyliśmy jezioro Como i najbliższe miasteczko Lecco. Zmrok już zapadał, kiedy mijaliśmy je, lecz woleliśmy dojechać przynajmniej do połowy jeziora, by tam zanocować i oszczędzić drogi na jutro.

Gdy zatrzymaliśmy się na rynku, miasteczka Varenna, obskoczyło nas odrazu kilku Włochów ofiarowując swe hotele. Wybór ostateczny padł na skromnie wyglądający domek, położony nad samem jeziorem; jakież było nasze zdziwienie, gdy przekonaliśmy się, że był to pierwszorzędny komfortowo urządzony hotel. Co za przyjemność, po takiej podróży, kurzu, błocie, módz zatrzymać się w tak pięknych apartamentach z widokiem na jezioro. Jednogłośnie zdecydowaliśmy, że w podróży poślubnej każdy powinien do tego cichego kącika zajechać, a ja oświadczyłem, że wogóle tutaj zostaję. Zaspokoiwszy wilcze apetyty i pokropiwszy kolację dobrym winkiem, zasiedliśmy na tarasie, by pomarzyć.

Następnego dnia o 8 rano usłyszeliśmy już sygnał Lancii, która w całej swej pięknej formie, wyczyszczona, przesmarowana i połyskująca oczekiwała nas przy bramie, zapraszając do dalszej drogi. A dzień ten miał być właśnie dla niej najtrudniejszym; jak zapewniał Rakowicz, to dziś przekonamy się dopiero co maszyna ta potrafi. W planie podróży naszej mieliśmy dojechać do Meranu.



Rys. 53. Wśród śniegów — w lipcu na wysokości 2800 m. — pod Ortlerem.

Poranek w górach był już dobrze chłodnym, a siedzący dzisiaj z tyłu Ż. krzyczał i oburzał się, gdy Rakowicz zatrzymywał maszynę pod jakimś „tuszem“ w tunelach, wykutych w skale nad jeziorem, gdzie kapała lodowata woda, na tego co siedział z tyłu.

Droga była z początku wyjątkowo łatwą, bo gościniec szedł prawie zupełnie poziomo i prościutko w dolinie pomiędzy wysokiemi górami tak, że rozwijaliśmy pełną szybkość maszyny ponad 100 km. i cieszyliśmy się, że dojedziemy wcześnie do stóp góry Ortler, by módz tam dłużej posiedzieć. Obiad zjedliśmy w miejscowości Bormio, skąd droga prowadzi już wprost na przełęcz Stelvio 2.756 m., a na przestrzeni 22 km. wznosi się gościniec do 2.000 m. prawie w górę.

Nie wierzyliśmy dawniej opisom Rakowicza co to są zakręty i wzniesienia w tutejszych warunkach, gdzie poprostu co 50 m. zakręty mogą być porównane do najgorszych na drodze naszej z Zakopanego do Morskiego Oka. I tak w ciągu godziny jechaliśmy drugą i trzecią chyżością, wznosząc się nad brzegami przepaści, tunelami zabezpieczonymi od lawin, do rejonów wiecznych śniegów. Po drodze wysiadaliśmy, by rozkoszować się pięknemi widokami. Nie mogę wyrazić wprost podziwu, dla tej niby tak delikatnej Lancii, dla której nie istniały wzniesienia i zakręty. Słyszałem o wielu wozach, które na tutejszych skrętach musiały cofać się po dwa lub trzy razy, by módz zawrócić; innym motor się zagrzewał — a myśmy jechali stosunko ostro pod górę, maszyna zaś była niewiele gorętsza, niż podczas jazdy na równinie. Po drodze spotkaliśmy dwa omnibusy wiozące turystów zagranicznych z Bormio do Trafoi, a Rakowicz był dumny, bo wszystkie to były „Lancie“, typ Pentaiota, 70-konne 4-cylindrowe maszyny, specjalnie stosowane we Włoszech w górskich okolicach, gdzie chodzi o zupełnie pewne maszyny. Przystawaliśmy, by się przyjrzeć, jak Włosi pędzili poprostu z pełnymi omnibusami w dół i jednogłośnie każdy z nas oświadczał, że wolałby w tym tempie nie jechać omnibusem, chwaląc sobie przyziemną Lambdę.

Na samym szczycie przełęczy, gdyśmy jechali już wśród śniegu, metrowej głębokości, począł padać śnieg. Na szczęście byliśmy ubrani po zimowemu.

Ciekawem było spojrzeć na miny naszej trójki, gdy przejechaliśmy samą przełęcz i spojrzeli w dolinę Trafoi na gościniec, którym mieliśmy zjechać wdół. W oczach było można wyczytać u każdego: co? tędy mamy zjeżdżać? tym śliskim gościńcem?? i po tych skrętach??? Rakowicz sprawdził tylko, czy hamulce funkcjonują dobrze i włączywszy motor na drugi bieg począł powoli zjeżdżać wdół. O ile wspinanie się w górę jest bardzo miłem, o tyle zakręty przy zjeździe, gdzie dojeżdża się nieledwie na odległość 10 cm. do zewnętrznej krawędzi drogi i czuje się, że całkowity skręt steru zaledwie starczy, bywają mniej sympatyczne. Taka jazda trwała conajmniej pół godziny, nim przyzwyczailiśmy się już do poczucia bliskości niebezpieczeństwa i już potem przyglądaliśmy się ciekawie pięknym lodowcom, które z góry Ortler zsuwają się w tę dolinę. Gdy byliśmy już niżej, wróciła nam ochota do szybszej jazdy, tak że siedzący z tyłu Ż. krzyczał co chwila: Zygmunt, gazu, a Rakowiczowi nie trzeba było powtarzać, by przyłożywszy się na zakręcie, nie pokazał co potrafi, ryzykując niepotrzebnie nasze kości.

W drodze do Meranu urządziliśmy znowu wyścigi z motocyklem, który jechał przed nami, prowadzony przez jakiegoś włoskiego porucznika, a z nim jechała główna atrakcja naszego wyścigu, jakaś ładna i elegancka Włoszka, lecz nie w koszyku obok, tylko na drugim siodle za nim. Naturalnie wyścig zakończył się naszem zwycięstwem. Pod samym Meranem oglądaliśmy kolosalne roboty elektryfikacyjne, zapoczątkowane jeszcze przez Austrję.

Mimo naszych protestów i nadchodzącego zmroku, „porwał“ nas Rakowicz dalej na maszynie i zawiózł jeszcze tego wieczora do ślicznie położonej miejscowości San Leonardo, do stóp przełęczy Passo del Giovo (Jaufenpass), który mieliśmy na drugi dzień przejechać.

Tu już zaczynała się czysto niemiecka okolica.

Następnego dnia mieliśmy poprostu wyjątkową pogodę, lecz przejazd tej tak pięknej przełęczy Passo del Giovo 2.129 metrów, nawet w połowie nie zrobił na nas takiego wrażenia, co wczorajsza wycieczka. Za to rozkoszowaliśmy się znacznie szybszą jazdą na wszystkich wirażach, co sprawiało nam niemałą emocję. Przed południem prawie, ujrzeliśmy przy drodze sztandar włoski, zamknięty szlaban i napis: „Dogana“ (Urząd Celny). Zaczęły się naraz szeptania pomiędzy sobą: „czy uda mi się przewieźć tę butelczynę Chianti? — a co będzie z naszemi butelkami Mentha Glaciale? Formalności na granicy były jednak znacznie prostsze, niż przypuszczaliśmy i trwały zaledwie kwadrans.

Wjechawszy w granice Austrji, nie zauważyliśmy w krajobrazie żadnej prawie zmiany. Charakter wiosek jest taki sam, co tych, które przejeżdżaliśmy już dnia poprzedniego. Stan dróg jest jednak naogół już gorszy od włoskich i daje się tu odczuwać brak funduszów na należyte wyreperowanie początkowych drobnych niedomagań. Cała przestrzeń dzisiejszej marszruty naszej minęła bez specjalnych wrażeń, gdyż droga przez Insbruk aż do Zell-am-See prowadzi już równiną, z której obu stron wznoszą się kolosy alpejskie.

Jedynem wrażeniem dnia tego był niewielki wypadek, któremu bylibyśmy ulegli pod miasteczkiem Lofer, skąd droga prowadzi już do dziesięć kilometrów odległej Bawarji. Wyjeżdżaliśmy z za skrętu, wznoszącego się słabo pod górę, i w tym momencie zauważyliśmy maszynę, zdaje się Gräf et Stift, która prowadzona przez szofera, jadącego widocznie z Niemiec i przyzwyczajonego do jazdy po prawej, chciał nas koniecznie prawą stroną mijać, na co jednak, przy szybkości naszej i tamtej maszyny, nie było można się zdecydować. Gdyby nie to, że obsunęliśmy się odrazu obu lewemi kołami do lewego rowu i wten sposób uniknęliśmy niemiłego spotkania — via rów — to niewiadomo, czyby to spotkanie było tak gładko się skończyło. Wieczorem przy deszczu dojechaliśmy do ślicznie położonego miasteczka Zell am Zee, a po kolacji mieliśmy sposobność przyglądać się tańczonemu po tyrolsku fox-trottowi i shimmy w tamtejszym hotelu. Jednocześnie orzekliśmy, że bardziej nam się podobają te same tańce w Warszawie.

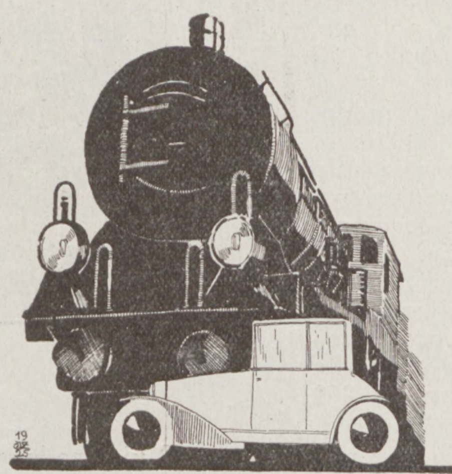
Następny dzień nie był zbyt miłym, gdyż aż do ostatnich odnóg Alp prawie ciągle padał deszcz i dopiero popołudniu, niedaleko miasta Linz, niebo się wypogodziło.

Okolica ta nie jest już górzystą, lecz pagórkowatą, nadzwyczajne jednak widoki i wrażenia alpejskie znarowiły nas poprostu, gdyż zaledwie słabe zainteresowanie okazywaliśmy na widok tych, również pięknych okolic.

Miasta i wsie były odświętnie przystrojone, ponieważ przygotowywano się do obchodzenia manifestacji na rzecz przyłączenia Austrji do Niemiec. Nie mając już innych atrakcji, a widząc po drodze dużo samochodów jadących w kierunku Wiednia, po-

stanowiliśmy niepozwolić się wymijać. Rakowicz nie dał sobie tego dwa razy powtarzać i krzyknąwszy na nas: „Pilnować się na zakrętach i dawać dobry balans" ruszył wściekłym tempem przed siebie.

Pierwszy raz jechałem wogóle Lancią, ale wobec tej jazdy zbladły wszystkie poprzednie moje wrażenia z jazd samochodowych. Miałem teraz sposobność podziwiać pewność tej maszyny na zakrętach przy tak szalonej szybkości. Nie pamiętam dokładnie, ile samochodów po drodze i jakie marki minęliśmy — to tylko wiem, że miałem uszy pełne huku motoru, twarz spaloną wiatrem i, że co chwila musiałem wychylać się na skrętach, to w lewo, to w prawo, obawiając się, żeby głową nie uderzyć o bliskie drzewa, które mijaliśmy w odległości poprostu centymetrów. Ż. mówił mi potem, dojechawszy do Wiednia, że licznik stale wskazywał szybkość 120 km. a na zakrętach nie spadał nigdy niżej niż 80 km. Pełni emocji, podziwiając mistrzowskie prowadzenie naszego szofera, przyjechaliśmy znacznie przed czasem do Wiednia.



Następnym rankiem wyruszyliśmy w kierunku granicy czeskiej. Po drodze załamywaliśmy ręce nad stanem niegdyś fenomenalnego gościńca do Mikołajowa, miasta pogranicznego, który to gościniec zdystansował stan naszych dróg, na które tak często się narzeka.

Formalności na granicy czeskiej trwały równie krótko, co na włosko - austrjackiej, a spiesząc się już do kraju, mieliśmy sposobność na bajecznie utrzymanym czeskim gościńcu, rowijać pełną szybkość maszyny, z którą już wręcz zżyliśmy się. Bez specjalnych wydarzeń zajechaliśmy wieczorem na granicę celną polską do Cieszyna. Tu niestety znacznie dłużej nas zatrzymano, gdyż dopiero następnego dnia pod wieczór zdołaliśmy pokonać wszelkie przepisy i formalności, by przez Katowice, Częstochowę, Piotrków, Tomaszów, módz wyruszyć na noc do Warszawy.

Jedna rzecz mile nas uderzyła, to jest stan naszego polskiego gościńca, który po wszystkich drogach zagranicznych wydawał nam się pierwszorzędnym, a powiedzieć można, iż przewyższał przeciętny stan tych dróg, któreśmy zagranicą przejechali.

Dniało już, gdyśmy zajechali do Warszawy, zmęczeni, lecz zachwyceni wycieczką, która trwała 6 i pół dnia. Po przejechaniu zgórą 2.000 km. przywiązałem się, muszę przyznać, do maszyny, której przedtem, jak się przekonałem, zupełnie nie umiałem docenić.

KRONIKA

SZEŚCIODNIOWE ZAWODY ZIMOWE dla motocykli, zorganizowane przez redakcje czasopism Moto Revue i Petit Parisien, odbyły się między 26 a 31 stycznia. Zawody polegały na przebyciu sześciu dróg okrężnych w okolicach Paryża o długości ogólnej, wynoszącej dla najsłabszych maszyn 1354 km. dla maszyn średnich 1669 km. i dla najsilniejszych 1952 km. Do konkursu stanęło 40 motocykli, cyclecarów i samochodów, z których ukończyło go 27. Bez punktów karnych drogę przebyli:

Motocykle 175 cm.³: Boulangier (Stella), Lézin (Gnome Rhone), Bourgoin (Gnome Rhone), Meunier (Alcyon). Chéret (Austral). Vuillamy (Harlette), Dupont (Harlette), David (Le Grimpeur).

Motocykle 250 cm.³: Clech (Dollar), Vary (La Francaise Diamant), Jacquot (La Francaise Diamant), Rondadoux (Dé Dé), Villers (Dé Dé).

Motocykle 350 cm.³: Lemasson (Alcyon).

Motocykle 500 cm.³: Naas (Gnome Rhone), Rodart (D. S. Malterre).

Motocykle 750 cm.³: Pinney (Triumph), Léclére (Sarolea), Bernard (Gnome Rhone).

Samochodziki 1500 cm.³: Gendron (G. M.).

Samochodziki 1500 cm.³.: Geudron (G. M.).

100.000 KILOMETRÓW W POWIETRZU. W dniu 12 stycznia pilot Polskiej Linji Lotniczej p. Jerzy Mitz osiągnął przestrzeń 100.000 kilometrów, które przebył w służbie pasażerskiej, kierując samolotami Polskiej Linji Lotniczej.

Pan Jerzy Mitz jest czwartym z rzędu pilotem Polskiej Linji Lotniczej, który tę olbrzymią drogę w obłokach przebył bez żadnego nieszczęśliwego wypadku.

REKORD SZYBKOŚCI PODRÓŻY NA LINJI WIEDEŃ — KRAKÓW. Przestrzeń powietrzna na linji Kraków — Wiedeń wynosi 396 klm. i normalny czas przelotu samolotami Polskiej Linji Lotniczej wynosi 3 godziny.

W dn. 24. XII. b. r. samolot P. - P. ALP., kierowany przez pilota Tadeusza Dmoszyńskiego przebył drogę z Wiednia do Krakowa w przeciągu jednej godziny i 50-ciu minut lecąc na wysokości 2.500 m., osiągając temsamem rekord szybkości.

Rekord ten tem silniej podkreślić należy, że dokonany został w sezonie zimowym, a zatem w warunkach dla komunikacji lotniczej najtrudniejszych.

BILANS LOTNICTWA HANDLOWEGO ZA ROK 1925. Światowa sieć komunikacji powietrznej w roku 1925 wynosiła ogółem na wszystkich linjach 57.500 kilometrów (w r. 1924 — 29.607 klm.). Z liczby tej przypada 30.255 klm. na Europę, — 8.506 klm. na Amerykę, — 7.230 klm., na Afrykę, — 5.882 klm., na Azję i 5.668 klm. na Australję.

Najdłuższemi linjami komunikacji powietrznej w r. 1925 były linje: New York — S. Francisco (4.340 klm.), Casablaca — Décar (2.850 klm.), oraz Londyn — Moskwa (2.780 klm.).

W Polsce sieć komunikacji powietrznej w r. 1925 wynosiła 2.676 klm., z czego na Polską Linję Lotniczą przypada 1.706 klm., (linje Warszawa — Gdańsk, Warszawa — Lwów, Warszawa — Kraków, Lwów — Kraków, i Kraków — Wiedeń), Sp. Akc. AERO—640 klm. (linje Warszawa — Poznań, Poznań — Łódź i Łódź — Warszawa) i Compagnie International de Navigation Aérienne — 330 klm., (linja: Warszawa — Praga).

ZAWODY W MONTE CARLO. Tegoroczny zjazd gwiaździsty do Monte Carlo wzbudził zainteresowanie, którego wyrazem stały się liczne zapisy do konkursu, zgłoszone ze wszystkich stron Europy oraz Afryki północnej. Ogółem zapisało się do zawodów 44 konkurentów z Amsterdamu, Budapesztu, Brukseli, Genewy, Paryża, Tunisu, Wiednia etc., skutkiem jednak fatalnej pogody oraz znacznych opadów śnieżnych wielu zrezygnowało z udziału w konkursie i wcale nie ruszyło w drogę do Monte Carlo. Z pośród tych, którzy wyruszyli, wielu ugrzęzło po drodze w śniegu, kilku odpadło z powodu różnych wypadków, i w rezultacie przybyło do celu, w oznaczonym dniu 21 stycznia, tylko 23 zawodników.

W tegorocznym konkursie podstawą do klasyfikacji były tylko: zjazd gwiaździsty do Monte Carlo oraz konkurs regularności na szosie koło Col de Braus. Wyniki wyścigów na wzniesieniu Mules oraz konkursu piękności karoserji, nie miały żadnego wpływu na klasyfikację.

Pierwsze miejsce w klasyfikacji zjazdu gwiazdzistego i konkursu regularności zajął Anglik Bruce, który wyruszył na sześciocylindrowym samochodzie A. C. z miejscowości John O'Groats w północnej Szkocji. Otrzymał on 260 punktów. Dalsze miejsca zajęli:

2. Bussienne (Sizaire Fréres) miejsce startu Brest. 252 punkty. 3. Pani Marika (Citroen) Saint Sebastien. 249 p. 4. Veisblat (Chrysler Six) Paryż. 248 p. 5. Williams (Hispano - Suiza) Boulogne sur Mer. 245 p. 6. Mcuthièr (Peugeot) Cherburg. 243 p. 7. Billard (Peugeot) Strasburg. 241 p. 8. Peignot (Sizaire Frères) Reims 240 p. 9. Schimelpenninck (Buick) Amsterdam. 239 p. 10. Vée (Sizaire Frères) Paryż. 238 p. 11. Grouchy (Sizaire Frères) Paryż. 236 p. 12. bracia Falck (Hotchkiss) Paryż. 235 p. 13. Collier (Citroen) Boulogne sur Mer. 231 p. 14. Conill (Minerva) Paryż. 231 p. 15. Pieter Bon (Panhard Levassor) Amsterdam. 226 p. 16. Bedot (Delage) Boulogne sur Mer. 212 p. 17. Machon (Classic) Boulogne sur Mer. 208 p. 18. Blanchard (Classic) Nantes. 205 p. 19. Olanesco (Chenard Walcker) Brest. 204 p. 20. Gillot (Classic) Paryż. 202 p.

W kategorji samochodzików zwyciężył Lecureuil na Sara (Brest), który otrzymał 248 punktów; drugie miejsce zajął Dumousseau na Citroen (Saint Sebastien) z 245 p., a trzecie Seguin na E. H. P. (Cherbourg) z 242 p.

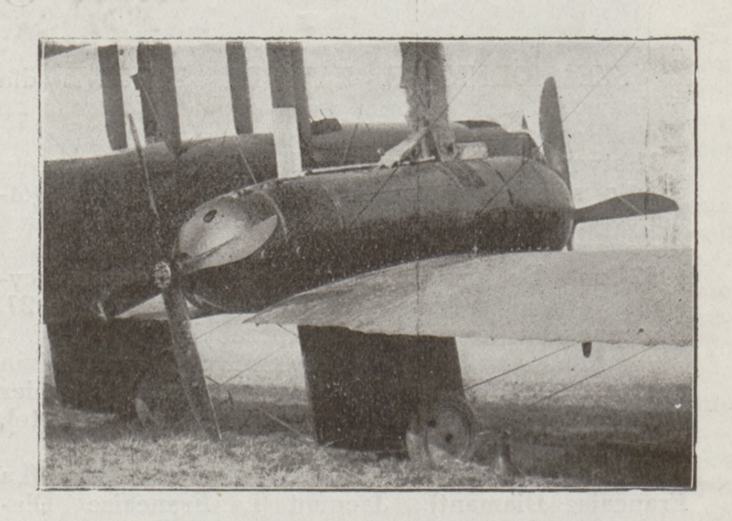
W wyścigach na trzykilometrowem wzniesieniu Mules najlepszy czas dnia, 3 m. 51,2 s., osiągnął Williams na samochodzie Hispano Suiza, bijąc rekord wzniesienia. W konkursie elegancji zwyciężyli: w klasie karoserji zamkniętych Peignot na Sizaire Fréres, w klasie karoserji przemiennych Williams na Hispano Suiza i w klasie karoserji otwartych Machon na Classic.



Rys. 55. Zlot gwiaździsty w Monte Carlo. Przybycie zawodników.



Rys. 56. Zlot gwiaździsty w Monte Carlo, Bussienne na Sizaire - Freres, wyjazd z Brestu.



Rys. 57. Jedna z grup silników na nowym samolocie Farmana, na którym Bossoutrot pobił 10 rekordów światowych.

UDZIAŁ POLSKI W MIĘDZYNARODOWEJ KOMUNIKACJI POWIETRZNEJ. Jak wiadomo Polska Linja Lotnicza należy do tych nielicznych Towarzystw Lotniczych w całej Europie, które utrzymują regularną komunikację bez przerwy w ciągu całej bieżącej zimy. Sprawność z jaką Polska Linja Lotnicza zadanie swe wykonuje, spotyka się z ogólnem uznaniem sfer lotniczych. Londyńska „Morning Post", którą nie można posądzać o zbytnią sympatję do Polski, pisze:

„P. L. L. Aerolot było w stanie utrzymać swoją służbę lotniczą przez całą zimę, podczas gdy inne linje lotnicze środkowo - europejskie zmuszone były

przerwać komunikację z powodu ostrej zimy. Usprawiedliwia to mniemanie, że osiągnięty rezultat powinien wpłynąć na to, by komunikacja powietrzna między Londynem a Indjami odbywała się szlakiem na Polskę, i utrzymywaną była przy współudziale Polskiej Linji Lotniczej".

Prasa szwedzka z bieżącego miesiąca przynosi znów wiadomości, że w olbrzymiem połączeniu powietrzem: Londyn — Leningrad, część trasy (Odcinek Malmö — w Szwecji — Gdańsk) ma obsługiwać Polska Linja Lotnicza, łącznie ze szwedzkiem Towarzystwem „Aerotransport".

Z powyższych doniesień prasy zagranicznej jasno wynika, jak bardzo poważnie światowe kompanje lotnicze traktują Polską Linję Lotniczą, opierając swoje plany na współpracy tego Towarzystwa.

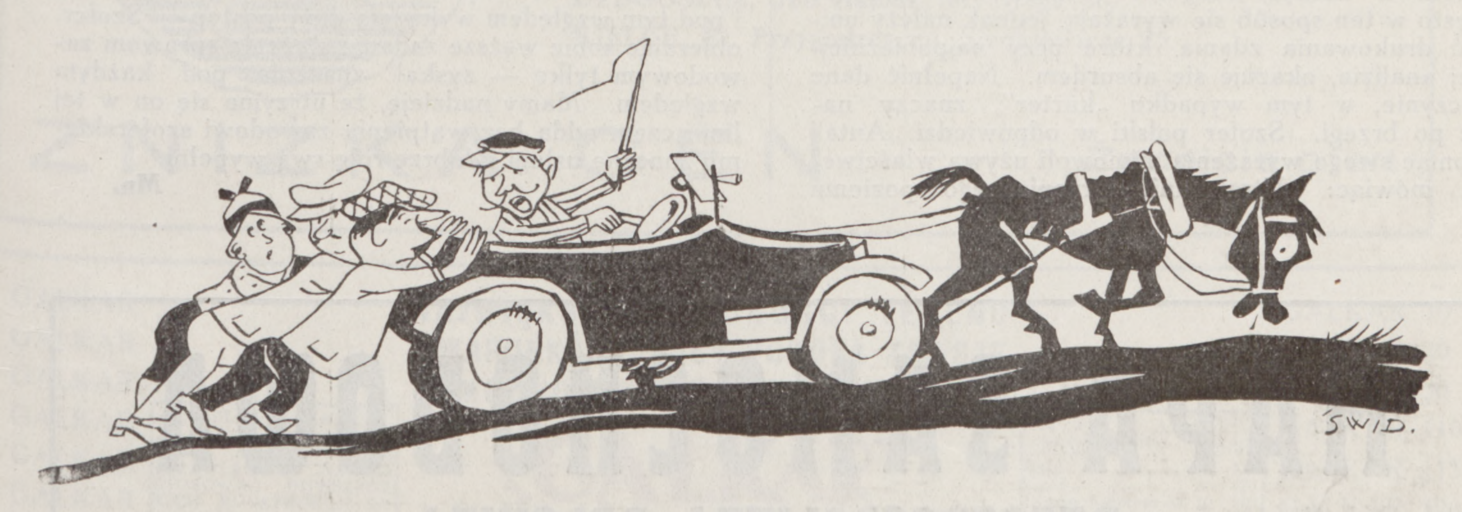
Dopuszczenie Polski do udziału w Międzynarodowej Komunikacji Lotniczej jest wielkim sukcesem naszego lotnictwa oraz Polskiej Linji Lotniczej.

ANGIELSKI HANDEL SAMOCHODOWY daje ciągle bilans pasywny. W ciągu roku 1925 przywieziono do Anglji samochodów osobowych i ciężarowych, podwozi i części zamiennych na sumę 11.260.848 funtów szterlingów, co, w porównaniu z rokiem 1924 wskazuje na wzrost importu o 30%. W tym samym czasie eksport samochodów z Anglji wzrósł o 43%, niemniej nie przewyższa on przywozu, gdyż wartość wywiezionych samochodów i części wynosi tylko 9.421.739 funtów szterl.

ZAPISY DO TEGOROCZNYCH ZAWODÓW. Fabryka Delage zapisała oficjalnie cztery swe samochody do wyścigu Targa i Coppa Florio.

Lista zapisów do konkursu wytrzymałości w Mans powiększyła się o dwa samochody Bentley oraz jeden Leyland. Ten ostatni prowadzony będzie prawdopodobnie w konkursie przez słynnego rekordzistę Thomasa.

SZYBKOŚĆ 215 KILOMETRÓW NA GODZINĘ osiągnął podczas zawodów na plaży w Daytona na Florydzie motocyklista amerykański Seymour. Przebył on na motocyklu Indian przestrzeń kilometrową raz w czasie 17,14 sek. (210 km. g.) a drugi raz w czasie 16,75 g. (214 km. 920 m. godz.). Wyniki te zbliżają się do rekordu światowego szybkości motocyklowej, wynoszącego 218 km. g., a ustanowionego we Francji w jesieni roku ubiegłego przez Andersona, również na motocyklu Indian.



Nowe mapy

Mapa samochodowa Rzeczypospolitej Polskiej — wydawnictwo Wojskowego Instytutu Geograficznego — Nr. 1 Gdańsk — Gdynia.

Nareszcie doczekaliśmy się mapy samochodowej Polski stojącej na wysokości podobnego rodzaju wydawnictw zagranicznych. Wydany już arkusz 1-y obejmujący północne Pomorze — daje nam miarę tego, czem będzie całość tej mapy. Mapa ta w skali 1 : 300.000 odbita jest w 7 kolorach na doskonałym papierze, i zbroszurowana w formie dwustronnie otwierającego się zeszytu. Dzięki temu jest ona bardzo wygodną do użycia podczas jazdy i największego wiatru. Mapa ta opracowana jest na podstawie najszerszych źródeł i uwzględnia ostatnio zbudowane drogi jak np. szosę Chylonja — Kołaczkowo, której nie znajdujemy jeszcze na żadnej innej mapie. Na mapie powyższej oznaczono również spadki, miejsca niebezpieczne dla ruchu samochodowego, stacje benzynowe i t. d., jednem słowem wszystkie te wskazówki, które potrzebne być mogą podróżującemu automobiliście. Drogi podzielono na pierwszorzędne szosy samochodowe, drugorzędne szosy samochodowe, drogi samochodowe, co do stanu których należy na miejscu zasięgnąć wywiadu, drogi gruntowe utrzymane, drogi gruntowe nie utrzymane, nie nadające się do komunikacji podczas roztopów i niepogody i drogi gruntowe, co do stanu których należy na miejscu zasięgnąć wywiadu. Szczegółowy kilometraż i duża przejrzystość mapy — czynią z niej pracę pierwszorzędną. Mapa ta wzorowana na słynnej mapie Francji, Michelin'a przewyższa ją bogactwem informacji i dokładnością i czystością wykonania.

Wydawcą mapy jest wojskowy instytut geograficzny. — Automobilklub Polski przyjął w tej pracy jednak również czynny i znaczny udział, doprowadzając dzięki niestrudzonej energji swego Prezesa do skutku trudne zadanie sfinansowania tego kosztownego wydawnictwa. Ponieważ mapa wydaną została w ograniczonej ilości egzemplarzy, radzilibyśmy czytelnikom naszym kompletowanie jej sobie w miarę pojawiania się nowych arkuszów, aby nie znaleźli się oni potem wobec ewentualnego faktu wyczerpania niektórych odcinków. Dalsze arkusze ukazywać się będą w odstępach 1 i 2-a miesięcznych. Będzie ich 22. Cena arkusza wynosi 3 zł. 50 gr. Zamawiać mapę można w sekretarjacie Automobilklubu Polski lub w Redakcji „Auta".

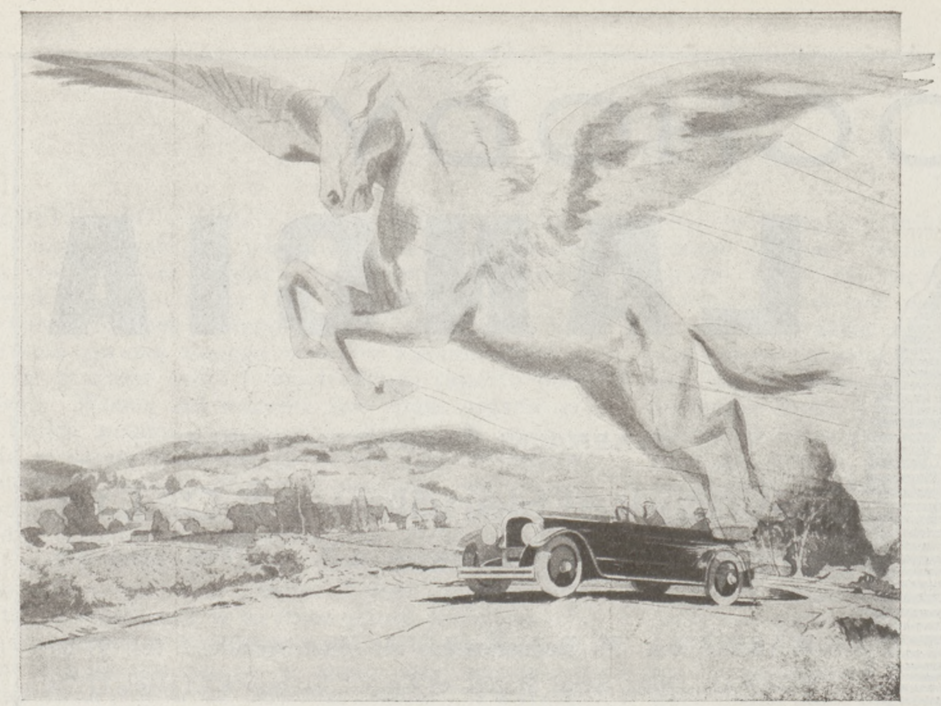
Mn.

Z czasopism

SZOFERA POLSKIEGO ukazały się dalsze numery. Pismo to trafiło na właściwą sobie nutę, poświęcając coraz więcej miejsca sprawom zawodowym szoferskim. W numerze 1, 2 i 3-im 1926 r. poruszyło ono wiele bolączek szoferskich, a między innemi kilkakrotnie sprawę ślepego zupełnie karania kierowców na zasadzie tylko jednostronnego raportu policyjnego. Wiemy zaś wszyscy, jak niższe organa naszej Policji, pomimo najlepszych chęci, mało orjentują się w skomplikowanej sprawie ruchu ulicznego. Niestety aż nazbyt często w naszych warunkach przysłowie: „kowal zawinił a ślusarza powiesili", znajduje zupełne usprawiedliwienie. Dział techniczny „Szofera Polskiego" został również udoskonalony. Jedynie nie ma racji „Szofer Polski", gdy oskarża „Auto" o złośliwość w krytyce porad technicznych, zamieszczonych w 1-ym numerze „Szofera", Niestety, błędy te były tak rażące, że samo przytoczenie ich wyglądało na złośliwość. Dowodzi „Szofer", iż wyrażenie napełnić karter oliwą, jest prawidłowe. Rzeczywiście w naszym żargonie technicznym, szoferzy często w ten sposób się wyrażają, jednak należy unikać drukowania zdania, które przy najpobieżniejszej analizie, okazuje się absurdem. Napełnić dane naczynie, w tym wypadku „karter", znaczy nalać po brzegi. Szofer polski w odpowiedzi „Auta" broniąc swego wyrażenia mimowoli używa właściwego, mówiąc: „Utrzymanie przepisanego poziomu oliwy w karterze silnika". Brawo—otóż tak należało odrazu napisać. Naturalnie wszyscy wiemy, o co chodzi, ale to nie usprawiedliwia, aby w pogadance technicznej używać wyrażeń, które nietylko niejasno rzecz wyrażają, ale są wprost w brzmieniu swem absurdem. To samo odnosi się i do obrony wyrażenia lampy „primus". Naturalnie i tu wiemy o jaką to lampę chodzi — ale w druku nie należy nazywać narzędzia imieniem, które zostało prawnie zastrzeżonem dla innego przedmiotu. Wszak „Primus" jest to opatentowana pod tą nazwą szwedzka naftowa lampa do gotowania. „Lampa lutownicza" w żadnym razie nie jest „Primusem" pomimo, że w niej również spala się para naftowa, czy benzynowa.

Otóż witając z największą sympatją pismo poświęcone sprawom szoferskim, krytykować zawsze będziemy narówni z błędami technicznemi, używanie w nim żargonu szoferskiego — gdyż celem każdego pisma musi być bezwarunkowo również dbałość o czysty język, którym kształci ono swych czytelników. Dalsze numery Szofera Polskiego jednakże i pod tym względem wykazują duży postęp — Szofer, obierając sobie węższe zadanie służenia sprawom zawodowym tylko — zyskał znacznie pod każdym względem. Mamy nadzieję, że utrzyma się on w tej linji, czem odda bez wątpienia zawodowi szoferskiemu znaczne usługi i dobrze rolę swą wypełni.

Mn.



USKRZYDLONE SIŁY

Nieco o ekonomji!

Używanie gorszego oleju od GARGOYLE MOBILOIL naraziło licznych już automobilistów na koszty reperacji, wynoszące zł. 1.000, — na 10.000 kilometrach jazdy, co podwyższa koszty jazdy o 10 groszy na kilometrze.

Różnica w cenie pomiędzy najtańszym olejem a GARGOYLE MOBILOIL, licząc za kilometr jazdy, jest znikomą i nie stoi w żadnym stosunku do dodatkowych kosztów, wynikłych z napraw. Dokładny rachunek potwierdza, że ta mała różnica w cenie jest decydującą dla wysokości Waszych kosztów napraw.

Wysoką swoją smarność zawdzięcza GARGOYLE MOBILOIL:

1) Specjalizacji Vacuum Oil Company w kwestji smarniczej.

2) Doborowi surowca przy ścisłem uwzględnieniu możności przeróbki na produkty smarne.

3) Metodom fabrykacji, dzięki którym nie zmienia się smarność oleju, niezbędna dla ochrony wszystkich ocierających się części.

Przeróbka GARGOYLE MOBILOIL wymaga 5 razy więcej okresów fabrykacji, aniżeli fabrykacja innych olejów. Jednakże właśnie te zwiększone procesy fabrykacyjne zmniejszają koszty ruchu Waszego silnika.

GARGOYLE MOBILOIL kosztuje nieco więcej na litrze, natomiast kalkuluje się znacznie taniej na kilometrze jazdy. Używając GARGOYLE MOBILOIL zaoszczędzicie setki złotych na kosztach ruchu, płacąc natomiast tylko niewiele drożej za sam olej.

U w a g a!

Żądajcie GARGOYLE MOBILOIL przytaczając pełne brzmienie marki. Nie wystarcza zażądać blaszanki „A" lub „BB", lecz należy żądać „GARGOYLE MOBILOIL A" lub „GARGOYLE MOBILOIL BB" względnie tej marki, która dla danego silnika jest podaną w Tabeli Polecającej Vacuum Oil Company.

Kupujcie GARGOYLE MOBILOIL wyłącznie w blaszankach z oryginalnem zamknięciem! Nasze blaszanki GARGOYLE MOBILOIL są zamknięte nietylko zakrętką, lecz również szybką z cienkiej blachy wtłoczoną pod zakrętkę. Na szybce tej jest wyryta nasza marka ochronna. Chcąc blaszankę otworzyć, należy przebić nienaruszoną szybkę z blachy.

TABELA POLECAJACA.

(Skrócony wyciąg.)

Polecenia te odnoszą się do właściwych gatunków GARGOYLE MOBILOIL przeznaczonych do smarowania poszczególnych typów automobili osobowych i ciężarowych, motocykli i motorów pomocniczych, konstrukcji od roku 1921 do 1925 łącznie. Litery podane przy różnych fabrykatach i typach oznaczają markę lub marki GARGOYLE MOBILOIL, które winne być użyte. O ile poleca się używanie w lecie i w zimie różnych gatunków GARGOYLE MOBILOIL, wówczas olej polecany na porę zimową winien być używany przy temperaturze od 0° C do minus 18° C. Przy wszystkich temperaturach poniżej minus 18° C poleca się używać GARGOYLE MOBILOIL ARCTIC (za wyjątkiem automobilu marki Ford, do smarowania którego GARGOYLE MOBILOIL "E" jest polecany)

Objaśnienie do odczytywania Tabeli Polecającej

A oznacza GARGOYLE MOBILOIL "A"
B „ GARGOYLE MOBILOIL "B"
BB „ GARGOYLE MOBILOIL "BB"
E „ GARGOYLE MOBILOIL "E"
Arc „ GARGOYLE MOBILOIL Arctic
TT „ GARGOYLE MOBILOIL "TT"

P: Samochód osobowy C: Samochód ciężarowy

NAZWY AUTOMOBILI OSOBOWYCH I CIĘŻAROWYCH	1925		1924		1923		1922		1921	
	latem	zimą	latem	zimą	latem	zimą	latem	zimą	latem	zimą
Samochody.										
Adler (P, C)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Alfa Romeo (P) (6 cyl.)	BB	A	BB	A	BB	A	—	—	—	—
Alfa Romeo (P) (4 cyl.)	BB	A	B	BB	B	BB	B	BB	B	BB
Amilcar (P)	A	A	A	A	A	A	A	A	—	—
Ansaldo (P) (4B-4 cyl.)	A	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Ansaldo (wszystkie modele)	BB	A	BB	A	B	BB	B	B	B	B
Audi (P, C)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Austro-Amilcar (P)	A	Arc	A	Arc	A	A	—	—	—	—
Austro-Daimler (P) (AD, ADM)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Austro-Fiat (P) (AF1, AFN) (C) (AFN-1·5 t)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	BB	A
Austro-Fiat (C) (5 TNG-5 t)	BB	Arc	BB	Arc	BB	Arc	BB	Arc	BB	Arc
Benz (P)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Benz-Gaggenau (C)	A	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Berliet (P)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Berliet (C)	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Bugatti (P) (4 i 8 cyl.)	A	A	A	A	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Buick (P)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	Arc	Arc	Arc	Arc
Büssing (C)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Cadillac (P)	A	Arc	A	Arc	A	A	A	A	A	A
Chevrolet (P) (Superior)	Arc	Arc	Arc	Arc	Arc	Arc	—	—	—	—
Chevrolet (P) (Mod. 490)	—	—	—	—	—	—	Arc	Arc	Arc	Arc
Chevrolet (P) (Mod. FB)	—	—	—	—	—	—	A	Arc	A	Arc
Citroën (P) (10 H. P.)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Citroën (P) (5 H. P.)	A	A	A	A	A	A	A	A	—	—
Daimler (C) (niemiecki)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
De Dion Bouton (P)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Diatto (P) (20)	A	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Diatto (wszystkie modele)	—	—	B	BB	B	BB	B	BB	B	BB
Essex (P)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Fiat (P, C)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Ford (P, C)	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E
Fross-Büssing (C) (WIIIG Omnibus Gasolin)	A	A	A	A	—	—	—	—	—	—
Fross-Büssing (C) (WIIIG Benzol)	BB	BB	BB	BB	—	—	—	—	—	—
Fross-Büssing (C) (IIIW-3·5, 4 t)	A	Arc	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Fross-Büssing (C) (VL-5 t)	BB	Arc	BB	Arc	—	—	—	—	—	—
Gräf & Stift (P, C)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Hispano-Suiza (P)	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Horch (P) (10/35 H. P.)	—	—	BB	A	BB	A	BB	A	A	Arc
Horch (P) (10/50 H. P.)	A	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Horch (C)	A	A	—	—	BB	A	BB	A	A	A
Isotta Fraschini (P) (8 cyl.)	A	A	A	A	A	A	A	A	—	—
Isotta Fraschini (wszystkie modele)	—	—	—	—	—	—	B	B	B	B
Itala (P)	—	—	B	A	B	A	B	A	B	A
Lancia (P) (Lambda)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	—	—	—	—
Lancia (P) (Di-i Tricappa)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Lancia (wszystkie modele)	—	—	—	—	—	—	BB	A	BB	A
Laurin & Klement (P) (400, 450, 150, 350 bez wentylów)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Laurin & Klement (P) (200, 210, 100, 105, 110, 120)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Laurin & Klement (C) (540, 545)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Laurin & Klement (C) (500)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Lincoln (P)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
M. A. G. (P)	—	—	A	A	A	A	A	A	A	A
Magomobil (P)	A	A	A	A	—	—	—	—	—	—
Mathis (P) (11 H. P. Type G)	BB	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Mathis (P) (10 H. P. Type GM)	A	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Mathis (wszystkie modele)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Mercedes (P) (15/70/100 i 24/100/140 H.P.)	BB	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Mercedes (P) (bez wentylów)	—	—	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Mercedes (wszystkie modele)	—	—	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Minerva (P) (10 H. P. 4 cyl.)	—	—	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Minerva (P) (16 H. P. 4 cyl.)	A	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Minerva (P) (20 H. P. 4 cyl.)	—	—	A	A	A	A	A	Arc	A	Arc
Minerva (P) (20 H. P. 6 cyl.)	A	A	A	A	A	A	—	—	—	—
Minerva (P) (30 H. P. 6 cyl.)	A	A	A	A	A	Arc	A	Arc	—	—
N. A. G. (P) 10/30, 10/40 H. P.)	—	—	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
N. A. G. (P) (10/45, 10/40 H. P.) (C) (45 H. P.)	A	A	—	—	—	—	—	—	—	—
N. A. G. (C) (75 H. P.)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
O. M. (P)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Opel (P, C)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Overland (P)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Packard (P) (8 cyl.)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	—	—	—	—
Packard (wszystkie modele)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Perl (P, C)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Peugeot (P) (5 H. P. Quadrilliette)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Peugeot (P) (10 H. P.)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Peugeot (P) (15 H. P., 1500 K)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Peugeot (P) (12 i 18 H. P. bez wentylów)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	—	—	—	—
Praga (P) (Piccolo, Alfa)	A	A	A	A	—	—	—	—	—	—
Praga (P) (Mignon)	A	A	A	A	A	A	—	—	—	—
Praga (P) (Grand)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Praga (C) (N5-5 t)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Puch (P)	—	—	A	A	A	A	A	A	BB	A
Raba (P) (Grand)	A	A	A	A	A	A	A	A	BB	A
Raba (C)	A	A	A	A	A	A	A	A	BB	A
Renault (P) (6 H. P.)	A	A	A	A	A	A	—	—	—	—
Renault (P) (10, 12, 18, 40 H. P.)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	A	A
Renault (C)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Rolls-Royce (P)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Salmson (P)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	—	—
Saurer (C)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Šibrava (P) (M)	BB	A	BB	A	—	—	—	—	—	—
Šibrava (P) (Trimobil)	BB	Arc	BB	Arc	BB	Arc	BB	Arc	—	—
Steyr (P) (TIV-4 cyl.)	—	—	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Steyr (P) (TV, TVI-6 cyl.) (C) (TIII)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Stoewer (P) (9/32, 12/45 H. P.)	A	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Stoewer (P) (10/50 H. P.)	A	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Tatra (P) (10-i Type 6 cyl. 20/65 H. P.)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Tatra (P) (11-i Type 2 cyl. 4/12 H. P.)	BB	Arc	BB	Arc	BB	Arc	—	—	—	—
Tatra (C)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	—	—
W. A. F. (P) (S, MP) (C) (MA 3·5 t)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
W. A. F. (P) (U8, 08)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Walter (P, C)	A	A	A	A	A	A	A	A	BB	A
Wanderer (P)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Motocykle										
A. J. S. (349 cm³ O. H. V.)	B	TT	B	TT	B	TT	—	—	—	—
Austro-Motorette	A	A	A	A	A	A	A	A	—	—
Bison (Coventry-Victor)	BB	TT	BB	TT	—	—	—	—	—	—
Bison (B. M. W.)	—	—	B	BB	B	BB	B	BB	—	—
Calthorpe (dwutaktowy)	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Chater-Lea (dwutaktowy 350 cm³ O. H. V.)	—	—	—	—	TT	TT	TT	TT	TT	TT
D. K. W. (SM, ZM)	BB	BB	—	—	—	—	—	—	—	—
D. K. W. (wszystkie modele)	—	—	BB	BB	BB	BB	BB	BB	B	B
Harley-Davidson (Sport)	—	—	—	—	B	A	B	A	A	A
Harley-Davidson (wszystkie modele)	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A
Indian (Scout i Prince)	BB	A	BB	A	A	A	A	A	A	A
Indian (wszystkie modele)	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A
Itar	BB	A	B	A	B	B	B	B	—	—
Lanco	BB	A	BB	A	—	—	—	—	—	—
Mars (A-20) (niemiecki)	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A
Mars (B. & S. Villiers)	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Mars (Bradshaw)	—	—	BB	BB	—	—	—	—	—	—
Mars (wszystkie modele)	BB	TT	BB	TT	BB	TT	BB	TT	BB	TT
Monos ($2^1/_2$ H. P. D. K. W.)	BB	BB	BB	BB	—	—	—	—	—	—
Monos (293 cm³ J. A. P. 4-taktowy)	BB	TT	BB	TT	—	—	—	—	—	—
New-Imperial (350 cm³ S. V. J. A. P.)	BB	TT	BB	TT	B	TT	B	TT	—	—
N. S. U.	B	A	B	A	B	A	B	A	B	B
Premier-Liliput	B	B	B	B	B	B	—	—	—	—
Puch	B	BB	B	BB	B	BB	B	BB	B	BB
Rudge ($3^1/_2$ H. P.)	—	—	B	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Sunbeam ($3^1/_2$ H. P. Standard i $4^1/_2$ H. P.)	BB	TT	BB	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Sunbeam (8 H. P.)	BB	TT	BB	TT	BB	TT	BB	TT	BB	TT
Triumph (engl.) (Junior)	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Triumph (engl.) (Riccardo)	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT	—	—
Triumph (engl.) (wszystkie modele)	BB	TT	BB	TT	BB	TT	BB	TT	BB	TT
Walter	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Wanderer	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A
Zündapp	A	Arc	A	Arc	A	A	A	A	—	—

Przenośnia i dyferencjał.

Do właściwego smarowania przenośni i dyferencjału należy używac GARGOYLE MOBILOIL "C", "CC", lub GARGOYLE MOBILUBRICANT tak jak podane w kompletnem wydaniu Tabeli Polecającej.



Kierujcie się Tabelą Polecającą

VACUUM OIL COMPANY S.A.

CZECHOWICE, poczta Dziedzice. ODDZIAŁ: WARSZAWA, ul. ELEKTORALNA 11.